1902 2002

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

ANNUAL REPORT

Ontario Northland

105-02073/

1902 - 2002

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

ANNUAL REPORT

TABLE OF CONTENTS

Ontario Northland

Introduction 9

Chair's Message 12

Bus Services 22

Corporate Services 24

Marine Services 26

O.N.Telcom 28

Rail Services 30

Commission Members and Principal Officers 33

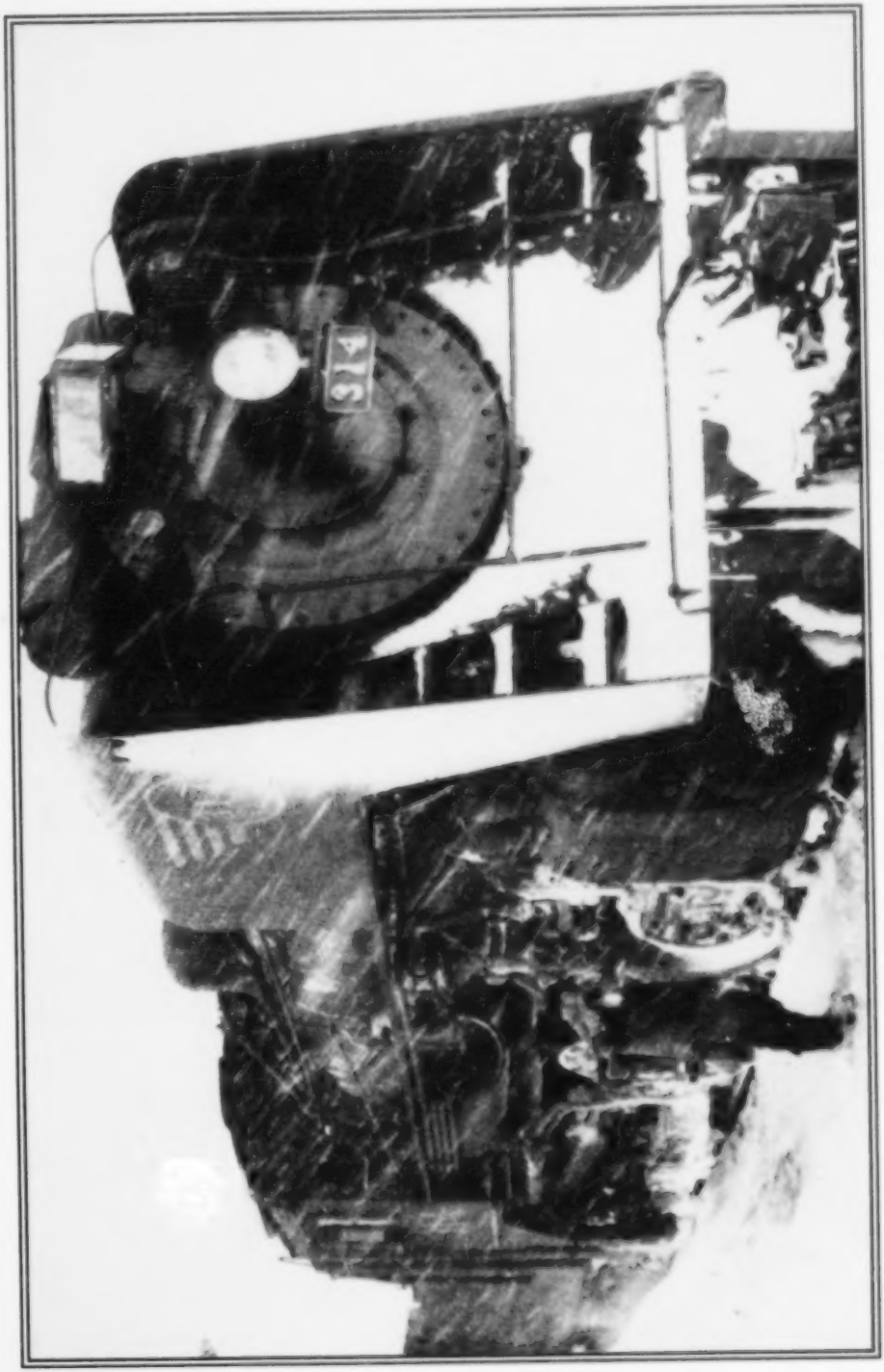
Financial Overview 42

Management's Responsibility 43

Auditor's Report 44

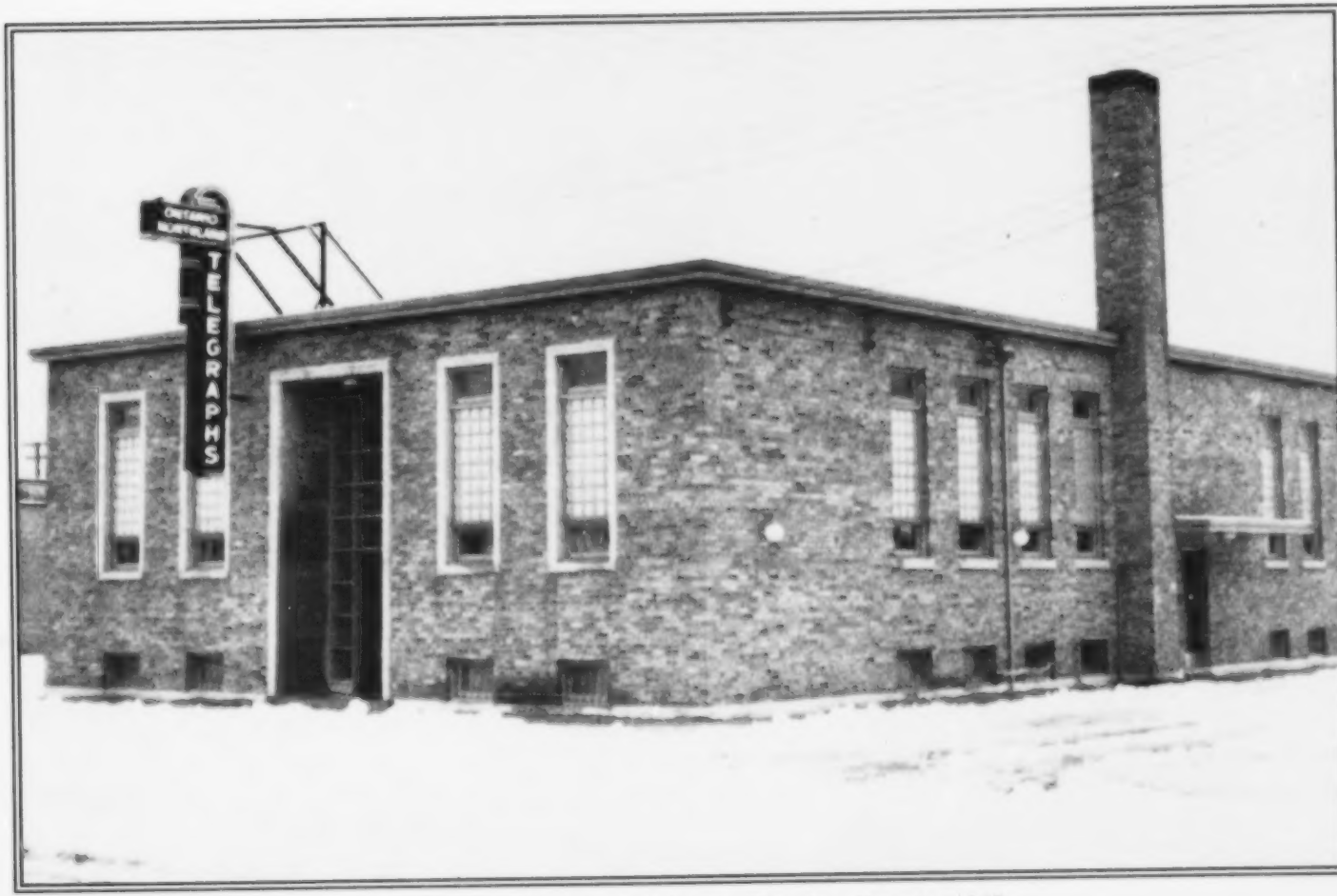
Financials 45

Unloading ballast, T. & N.O. Railway. 1905



Railroading under winter conditions in Northern Ontario, 1917

Chief Commanda, 106' steel diesel ship serving Lake Nipissing and the French River area. 1948



New communications building at Timmins, Ontario. 1949

INTRODUCTION

Ontario Northland

Then

Looking back over the 100 years in Ontario Northland's formative history, it is likely the very first year—1902—that played the most important part in shaping the future of this provincially-owned enterprise and, perhaps more importantly, the vast, untamed lands between Lake Nipissing and James Bay.

In 1902, the Temiskaming and Northern Ontario Railway (T. & N.O.) Act was passed by the Legislature of Ontario and given Royal Assent on March 17 of that year. Less than two months later, the Honourable F.R. Latchford, Minister of Public Works, turned the ceremonial first sod near Trout Lake just outside the bustling railway town of North Bay.

Just three years earlier, Ontario Premier George Ross had dispatched 10 survey parties into the wilderness of Northern Ontario to determine its worth and locate a possible route for a railway. The surveyors made their way from North Bay to the salt water of the James Bay lowlands through some of the roughest and most unforgiving terrain in all of Canada. They were scouting a viable route for the railway as much as they were charting a course for the future of Northern Ontario.

The surveyors described vast tracts of prime agricultural land, potentially massive deposits of ores and minerals, and thick forests of pine, hemlock, and maple. Their conclusion: the North, known at the time as "New Ontario," was "a veritable storehouse of wealth."

And so began the story of Ontario Northland. The construction of 114 miles of track, including a telephone and telegraph system alongside, began to open up New Ontario at an incredible pace. The original vision, which was to use the new railway to entice and encourage settlement of the arable farm land of the Temiskaming area, was re-focused with the discovery of the massive Cobalt silver mining field in 1903. Discovery of gold came next at Porcupine and Kirkland Lake and more new towns and stations came to be at Englehart, Timmins, Matheson, and Cochrane, at the junction of the National Transcontinental Railway in 1908. The T. & N.O. even pushed eastward into the gold and copper fields of Rouyn-Noranda in northwestern Quebec. In later years,

telecommunications, bus services, air services, highway transport services, and finally marine services would play a crucial role in promoting economic development and improving the quality of life for the people of northeastern Ontario.

Following the First World War, the railway made its way north again in 1921 from Cochrane to Moosonee on the arctic tidewaters of James Bay. The T. & N.O. made possible the construction of two major hydro-electric power plants at Island Falls and Fraserdale and, later on, newer dams for the Ontario Hydro-Electric Commission system. Thirty years after he ceremoniously started construction of the T. & N.O. near North Bay, the Honourable Justice Latchford drove the legendary last spike at Moosonee in 1932.

In many ways, Latchford's last spike was another beginning for the T. & N.O. Railway Commission, which was later re-named the Ontario Northland Transportation Commission (ONTC). Space does not permit a complete outline of Ontario Northland's history in these pages. But, if one looks back to 1902, it becomes abundantly clear that the footprint of Ontario Northland is indelibly marked across all of northeastern Ontario.

Now

Headquartered in North Bay, the ONTC provides a variety of transportation and telecommunications services. Defined as an "Operational Enterprise" of the Province of Ontario, the Commission is a development agency that promotes sustainable economic development by establishing and operating transportation and communication links, including some services mandated by the Province of Ontario.

Operating primarily in northeastern Ontario, ONTC's non-commercial, or mandated services include the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto), the Little Bear (freight and passenger train service between Cochrane and Moosonee), and the Polar Bear Express (summer excursion train between Cochrane and Moosonee).

Commercial services include Rail Freight, Bus Services, and O.N.Telcom.

CHAIR'S MESSAGE

Ontario Northland

The Ontario Northland Transportation Commission continued to work on the Service Improvement Plan throughout 2002.

The following activities took place during 2002:

February 2002

- Received Request for Proposal (RFP) responses for O.N.Telcom;
- Evaluated O.N.Telcom responses against the six Service Improvement Objectives; and
- Conducted discussions with parties interested in O.N.Telcom – March to June 2002.

March 2002

- Received RFP responses for Rail; and
- Evaluated Rail responses against the six Service Improvement Objectives – March to June 2002.

April 2002

- Transferred shares of the Owen Sound Transportation Company (OSTC) to the Ministry of Northern Development and Mines.

June 2002

- ONTC Board made recommendations to the Ministry of Northern Development and Mines on the next steps in the Service Improvement Process. The six Service Improvement Objectives were the foundation of the Board's recommendations.

October 2002

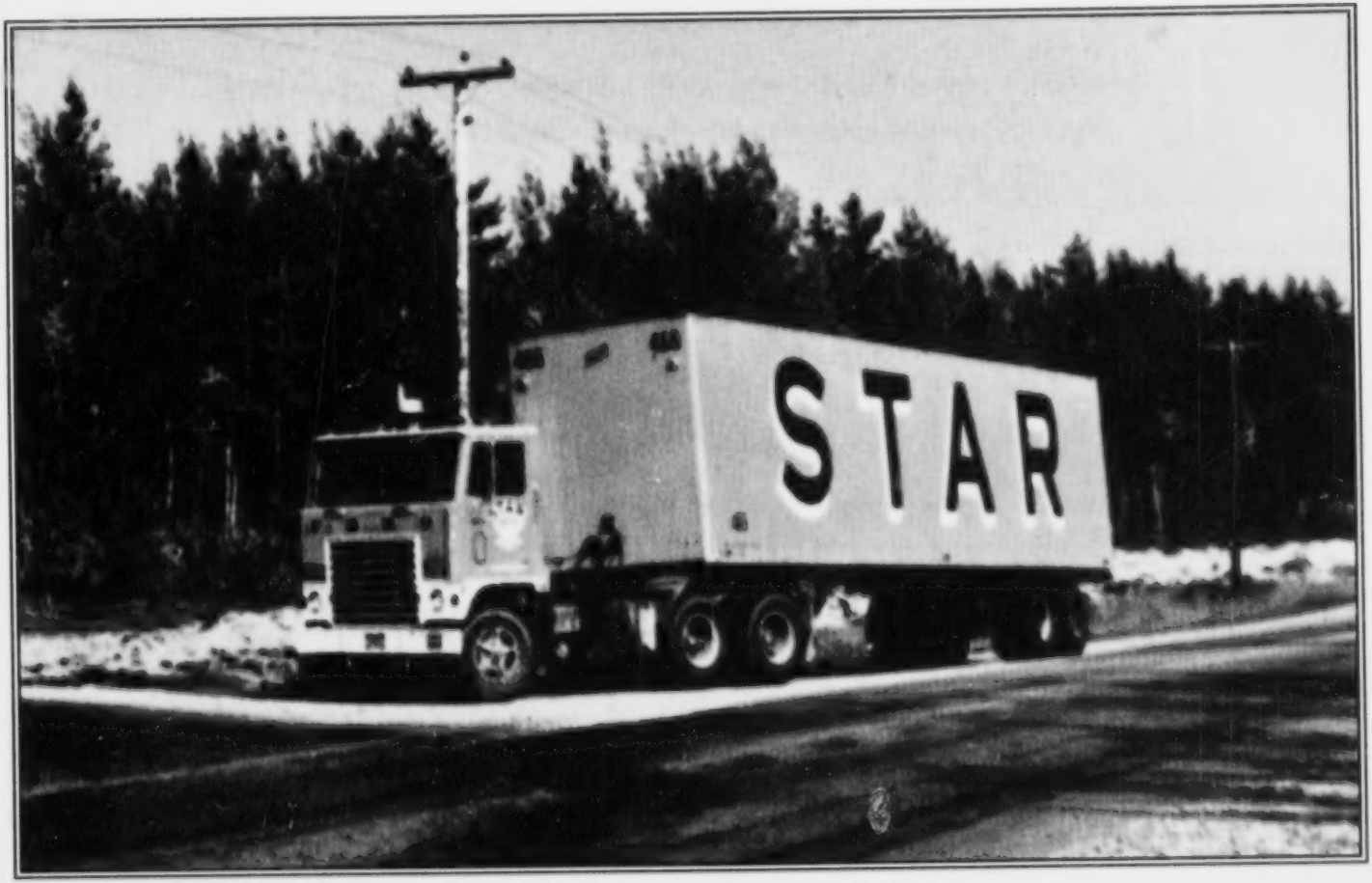
- Minister of Northern Development and Mines announced the next steps in the Service Improvement Process, namely to:
  1. Negotiate exclusively with Canadian National for the divestiture of Rail; and
  2. Pursue a joint venture between O.N.Telcom and a major telecommunications provider to improve service.

November – December 2002

- Negotiated with Canadian National Railway for the divestiture of Rail;
- Pursued discussions with major telecommunications companies; and
- Continued service improvements to Bus Services.

Royal Poulin, Chair

Ontario Northland bus design, 1949



Star Transfer serving Ontario industry. 1971

norOntair Twin Otter with new paint scheme. 1978

The Northlander train operating between Cochrane and Toronto. 1980

M.S. Chi-Cheemaun completes a decade of service between Tobermory and South Baymouth. 1984

Chief Commanda II on the upper French River. 1986

SERVICES

Ontario Northland

BUS SERVICES

"It wasn't until the mid-20th Century that Northern Ontario highways caught up to the rail development that had originally opened up the North. ...The acquisition of the former Gray Coach Lines enabled Ontario Northland to gain an edge on the market for bus service from Toronto to Sudbury and North Bay. This will potentially provide a boost to the division's declining revenues, and enable it to explore Northern tour package potential and increased ridership."

- 1992 Annual Report

Ontario Northland

Description

Ontario Northland's Bus Services department operates a fleet of 23 highway motorcoaches, eight of which are new 55-seat coaches, and four of which are wheelchair accessible. The department operates scheduled bus service between Toronto and northeastern Ontario through North Bay, Sudbury and as far north as Hearst. Charter and tour services cover Canada and the United States. Bus Parcel Express (BPX) is handled by scheduled bus service routes with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

Highlights

The motorcoach replacement program continued in 2002 with the purchase of two 55-seat coaches. The northern route schedule was altered to increase operating efficiencies in an ever-changing marketplace.

Two key presentations were made during the year: the first was an appearance before the Senate Committee on deregulation of the bus industry in Canada; the second was a presentation on Ontario Northland's new point-of-sale (POS) ticketing system to the Canadian Bus Association's Annual General Meeting. The POS system is expected to significantly improve customer service.

Key Issues

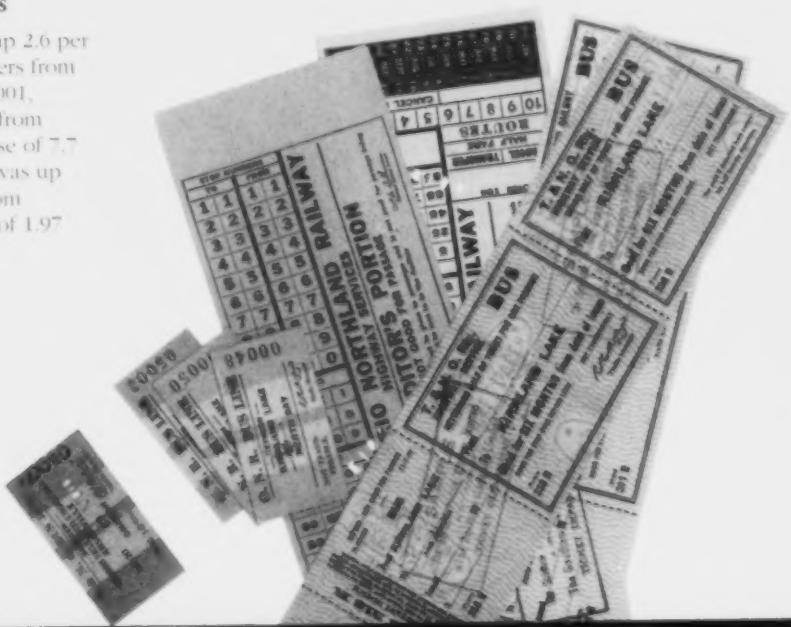
Despite the ongoing motorcoach replacement program, managing the maintenance requirements of an aging fleet is a constant challenge. Fleet management was made more difficult during the year with the loss of a motorcoach due to fire.

Safety Initiatives

Further development of standards for the Safety Management System occurred throughout the year, while lost days due to injuries was reduced by 31 per cent over 2001.

Performance Targets

Scheduled service was up 2.6 per cent to 235,759 passengers from 229,680 passengers in 2001, while charters dropped from 1,140 to 1,052, a decrease of 7.7 per cent. BPX revenue was up slightly to $1,180,598 from $1,157,713, an increase of 1.97 per cent.



CORPORATE SERVICES

"Tenders were invited early in the year for Office Building at North Bay. ...We anticipate moving into building end of March. Dimensions of building are 40 ft. x 80 ft., two stories, with fire-proof basement. Exterior walls are of limestone, interior walls of concrete, with roof of tile."

- 1907 Annual Report

Description

Corporate Services, which includes eight departments, is the administrative centre of the ONTC.

The departments and their functions are as follows: Finance, which includes a wide range of functions such as payroll, treasury, accounts payable and receivable, budgets, and audits; Human Resources, which provides a wide range of employee services such as benefits, training and development, safety, and labour relations; Information Technology Support, which is responsible for computer systems; Planning and Development, which includes activities such as strategic and capital planning and real estate matters; Public Affairs which manages all corporate communications functions, including public and media relations, as well as relations with government agencies; Purchasing, which handles all buying, disposal of assets, and inventory management and control functions; Legal, which is responsible for all legal matters, including insurance and licensing, document preparation and litigation; and Security, which is responsible for safeguarding the assets and operations of the Company, as well as customers and the general public.

Highlights

In addition to providing the ONTC with the many administrative services it performs, Corporate Services continued to assist various parties in the Service Improvement Plan process, including the transition of the OSTC from the ONTC to an Operational Enterprise of the Ontario government.

Highlights for the year also included the renegotiation of additional short-term lending arrangements with the Ontario Financing Authority (OFA). Corporate Services also partnered with the OFA during the tendering process for custody services related to the ONTC Contributory Pension Fund, as well as for the provision of banking services for the Commission over a five-year term.

On the information technology front, the department continued in the development of a POS system for passenger ticket sales and began a server consolidation process, the goal of which is to achieve efficiencies across the ONTC.

Key Issues

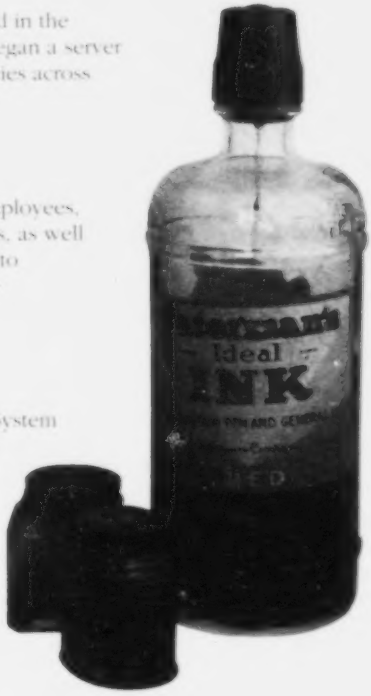
Corporate Services maintained its focus on reducing loss to employees, equipment, and processes through safety and health awareness, as well as the continuing search for operating efficiencies. In addition to providing core services, the department also dealt with Service Improvement Plan initiatives.

Safety Initiatives

Further development of standards for the Safety Management System occurred throughout the year, while lost days due to injuries were reduced by 31 per cent over 2001.

Performance Targets

Overall, the various cost centres that make up Corporate Services were under budget by 14 per cent this year.



MARINE SERVICES

"The M/V Chief Commanda II, operating from North Bay on Lake Nipissing acts in a service capacity by providing a communication link -- for passengers and supplies -- with the upper French River. This was the original mandate, but because other methods of communication now provide access to the upper French River, the Chief Commanda II's orientation has changed to that largely of a tourist or pleasure craft."

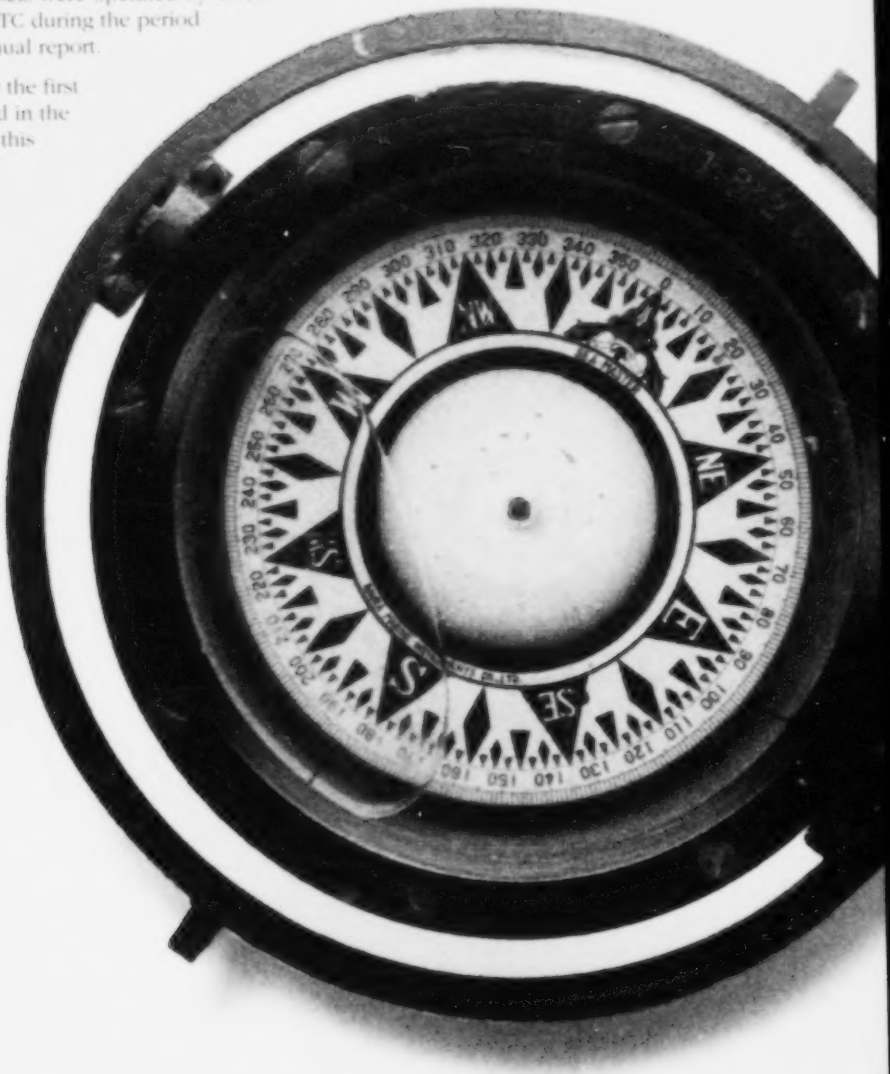
- 1985 Annual Report

Ontario Northland

Ontario Northland's Marine Services are operated by the Owen Sound Transportation Company (OSTC). Services include: Chi-Cheemaun ferry service between Tobermory and South Baymouth; barge ferry service between Moosonee and Moose Factory; and the Pelee Island ferry service, operated under contract for the Ministry of Transportation.

The Owen Sound Transportation Company was in transition to become an Operational Enterprise of the Province of Ontario and no vessels were operated by OSTC as a division of ONTC during the period covered by this annual report.

Financial results for the first quarter are included in the financial section of this report.



O.N.TELCOM

"In July 1905, a contract was entered... for the construction of a long distance telephone line from North Bay to New Liskeard. It is free from noise and is not interrupted more than any first-class long distance line. Standard telephone booths have been placed at Cobalt, Haileybury and New Liskeard and connection is obtained with the Bell system at North Bay."

- *1906 Annual Report*

Ontario Northland

Description

O.N.Telcom provides a full range of telecommunications services, including long distance and local telephone, Internet, e-business and a host of other information technology solutions to homes and businesses in 85 markets across Northern Ontario.

ONLink, O.N.Telcom's Internet service provider, offers reliable high speed Internet access over cable and Digital Subscriber Line (DSL), as well as dial-up service throughout northeastern Ontario. ONLink's extensive list of services also includes dedicated Internet access, web application and email hosting for larger clients in the public and private sectors.

Highlights

This year presented a number of challenges, not the least of which was the introduction of competition to O.N.Telcom's Northern Ontario market on January 1. However, the telecommunications provider made several significant achievements under its growth and diversification strategy during the year, including completion of a fibre optic facility between Sudbury and Sault Ste. Marie and a successful bid to provide an Internet Protocol (IP) Telephony system to the four hospitals in the Matheson-Iroquois Falls-Cochrane-Smooth Rock Falls (MICS) group.

Service to business customers was enhanced with the certification of employees for sales and deployment of Cisco IP Telephony solutions in December.

Key Issues

Uncertainties surrounding the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission's (CRTC) deregulation policies continued to impact O.N.Telcom. Adding to this general uncertainty, the global downturn in the information technology business did not exempt the North, with growth in e-business and networking solutions well below expectations.

Safety Initiatives

In terms of safety, O.N.Telcom launched a new safety recognition program in January and recorded an impressive zero lost-time accidents throughout the year.

Performance Targets

After launching its first customer care walk-in facility in Timmins, O.N.Telcom maintained customer response levels in all call centres with a call answer rate of 90 per cent within 10 seconds. O.N.Telcom also maintained an average market share of 70 per cent in residential long distance over the year in spite of a particularly volatile marketplace.

Financially, overall revenue was $5.7 million below budget at $37.7 million, while expenses were $2.9 million under budget at $41.4 million. Internet revenue was $600,000 above budget at $3.6 million. Revenue in circuit leases and equipment sales was $2.5 million below budget at $12.3 million. Net loss was $2.8 million below budget at $3.7 million.

RAIL SERVICES

"A milestone in the progress of the Ontario Northland Railway was marked June 24th and 25th, 1957 when the last steam engine was taken over the line prior to retirement... crowds turned out to witness the last run of steam."

- 1957 Annual Report

Ontario Northland

O.N.Rail

Description

O.N.Rail is engaged in the transportation of mineral and forestry products, as well as chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. The 700-mile rail system, which is maintained by O.N.Rail, connects to CN and the Ottawa Valley Railway at North Bay, CN at Rouyn-Noranda, and Algoma Central Railway Inc. at Hearst. The rail shops in North Bay perform a variety of maintenance and overhaul services for O.N.Rail's rolling stock, as well as contract work for external customers in Canada and the United States.

Highlights

O.N.Rail launched a five-year program in 2002 to refurbish all 27 passenger and food service coaches. The goal is to complete approximately five coaches each year.

Providing vital transportation and passenger services to the isolated communities of Moosonee and Moose Factory are important components of the ONTC's responsibilities in northeastern Ontario. In a continuing effort to improve service to these communities, the following work was completed in 2002: the platform at the Moosonee Station was extended; the final 17 miles of gravel ballast was replaced with rock; and additional box cars, piggyback cars, and autoloader cars were introduced.

O.N.Rail continued to work on track maintenance and improvement, replacing approximately 56,000 ties.

Key Issues

Despite the continuing softwood lumber dispute with the United States, a slowing economy, and an extensive labour disruption at Noranda's smelter in Rouyn-Noranda, total carloads carried in 2002 exceeded 51,000, representing an increase of 37 per cent over the last four years.

As mentioned above, challenges external to the organization, as well as a slowing economy, affected annual revenues. O.N.Rail's revenue fell short of budget by approximately $1.9 million, while expenses were under budget by approximately $1.9 million. Overall, profit in 2002 was essentially as budgeted.

Safety Initiatives

The corporation and employees continue to focus on safety first and early return-to-work programs, resulting in a 33 per cent decline in days lost due to injury.

Performance Targets

Over the past three years, more than 200,000 ties have been replaced throughout the system. Freight trains operated within 30 minutes of target 87.5 per cent of the time in 2002, while the average amount of track under slow order was only 3.3 per cent, bettering the target of 6 per cent.

Rail Passenger Services

Description

Rail Passenger Services operates passenger trains between Toronto and Moosonee on the Moose River and James Bay. The Northlander runs between Cochrane and Toronto with bus connections to and from Hearst and Timmins. The Polar Bear Express is a popular tourist rail excursion that runs between Cochrane and Moosonee in the summer months. The Little Bear, one of Canada's last remaining "flag stop" trains, is a year-round mixed freight-passenger train operating on the same rail line as the Polar Bear Express.

The Station Inn is a full-service hotel and restaurant in Cochrane, which is immensely popular with tourists in the summer months.

Highlights

In order to provide a stronger focus on customer service, responsibility for passenger rail operations was reassigned to the Vice-President Transportation Services. A new Director Rail Passenger Services, based in Cochrane, was hired in early fall and will concentrate on improving the quality and reliability of the passenger train services.

Key Issues

A declining population in northeastern Ontario, combined with a weakening economy and global concerns regarding terrorism, are impacting the travel industry.

Safety Initiatives

Further development of Ontario Northland's Safety Management System occurred throughout the year, while lost days due to injuries was reduced by 31 per cent over 2001.

Performance Targets

Overall, passenger revenue exceeded budget by 4 per cent with total ridership on all three trains increasing from 72,707 to 80,066 (an annual increase of 1.7 per cent and a five-year increase of 10.9 per cent between 1997 and 2002). Ridership on the Northlander increased from 30,940 in 2001 to 31,673 in 2002. Polar Bear Express ridership decreased slightly to 13,054 from 13,496, while ridership on the Little Bear grew to 35,054 from 34,271. The annual occupancy rate of the Station Inn jumped 6 per cent to 43 per cent with peak occupancy levels of 94 per cent in July and August, during the Polar Bear Express season.

Commission Members

R. Poulin – Chair - West Nipissing
(April 19, 2000 - July 2, 2004)

V. Monestime Belter – Commissioner - Mattawa
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

W.P. Clement – Commissioner – Sudbury
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

S.L. Hacio – Commissioner - Thunder Bay
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

B. Hopkins – Commissioner - Tobermory
(February 25, 1998 - July 2, 2004)

R. Lamb – Commissioner - Matheson
(June 30, 1996 - July 2, 2004)

P. Lamont – Commissioner - North Bay
(July 31, 2002 - July 30, 2004)

L. Richards – Commissioner - Timmins
(July 3, 1996 - July 2, 2004)

R.J. Richardson – Commissioner - North Bay
(July 30, 1996 - July 2, 2004)
Deceased May 11, 2002

Principal Officers

R.F. Hains
Executive Vice-President
Service Improvement and Operations

C.M. Boston
Vice-President
Corporate Strategy, Development & Service Improvement
(Appointed May 2002)

S.G. Carmichael
Vice-President
Rail

K. Donnelly
Vice-President
Finance and Administration

B.R. Wheeler
Vice-President
O.N.Telcom

R.M. Thompson
Counsel

O.N.Telcom operations, 1991

The Station Inn located in Cochrane, Ontario. 1999

The Polar Bear Express has introduced more than half a million travellers to the unique Hudson Bay lowland. 2001

New paint scheme for this O.N.Rail freight locomotive. 1999

Ontario Northland bus design, 2001

Ontario Northland head office located in North Bay. 2002

FINANCIALS

Ontario Northland

Financial Overview

The Ontario Northland Transportation Commission incurred a loss of $4.8 million in 2002, compared to a loss of $2.6 million in 2001. In total, and before discontinued operations, operating revenues declined approximately $13 million year-over-year with the majority of the decline occurring in telecommunications. Declines in operating expenses were slightly more than $11 million, due primarily to decreased spending, mirroring declines in O.N.Telcom revenues, as it completed its first year of toll competition in its traditional territory. In addition, there were decreases in net results from discontinued operations as these divisions completed only the first quarter of operations in the current year.

From a non-operating perspective, expenses increased by almost $2 million, due primarily to the increase in amortization. This increase is driven by increased capital spending over the last few years. Gain on sale of capital assets decreased by approximately $500,000, due to decreased activity in this area over the past year. Service improvement plan costs decreased approximately $1.5 million from 2001 levels, due to a progressive wind down of expenses as activity in this area diminished in anticipation of recommendations on the process.

On the balance sheet, total assets remained essentially unchanged. Declines in accounts receivable were offset by increases in the accrued pension benefit asset and the self insurance fund, as a result of increased premiums in the last few years. From a liabilities and equity point of view, the accrued non-pension benefit obligation and accounts payable exhibited increases, which were offset by declines in long-term debt and, of course, equity as a result of the loss in the current year.

The statements contained in this report are based on information availableat the time this report was prepared.

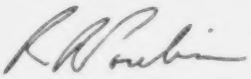
K. Donnelly, Vice-President
Finance and Administration

Management's Responsibility

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Ontario Provincial Auditor, whose report follows.



R.R. Poulin
Chair and Acting CEO

Roy Hains
Executive Vice-President
Service Improvement and Operations

North Bay, Ontario
April 4, 2003

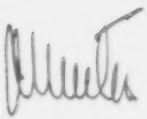
Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission and to the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 2002 and the consolidated statements of investment by Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.



J.R. McCarter, CA
Assistant Provincial Auditor

Toronto, Ontario
April 4, 2003

Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Assets		
Current		
Accounts receivable (Note 3)	$ 20,190	$ 21,753
Inventory (Note 1)	10,668	11,875
Prepaid expenses	357	256
	31,215	33,844
Self-Insurance Fund (Note 2)		
- **Market value $5,489;** (2001 - $4,291)	5,474	4,176
Investment in capital assets (Schedule 1) (Note 1)	256,963	255,493
Discontinued operations (Note 13)	-	1,524
Accrued pension benefit asset (Note 4)	131,530	130,174
	$ 425,182	$ 425,211
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Bank loans and overdrafts (Note 3)	$ 17,248	$ 14,324
Accounts payable and accrued liabilities	23,537	24,320
Current portion of long-term debt (Note 5)	2,223	2,111
Deferred revenue	285	208
	43,293	40,963
Discontinued operations (Note 13)	-	238
Provision for Self-Insurance (Note 2)	5,474	4,176
Long-term debt (Note 5)	28,478	30,771
Accrued Non-Pension Benefit Obligations (Note 4)	53,720	51,326
	130,965	127,474
Contingencies/Commitments (Note 8)		
Province of Ontario Equity		
Investment by the Province of Ontario	66,743	65,414
Retained earnings	227,474	232,323
	294,217	297,737
	$ 425,182	$ 425,211

Approved on behalf of the Commission

Chair and Acting CEO

Executive Vice-President
Service Improvement and Operations

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Balance, beginning of year		
Net investment in capital assets	$ 16,465	$ 11,578
Net investment other than share capital (Note 5)	48,949	48,949
	65,414	60,527
Net changes during the year		
Contributions from Province of Ontario	3,398	5,047
Retirements	(1,426)	-
Amortization	(643)	(760)
	1,329	4,887
Balance, end of year		
Net investment in capital assets (1)	17,794	16,465
Net investment other than share capital	48,949	48,949
	$ 66,743	$ 65,414

(1) Of the balance at year end $Nil (2001 - $1,573,000) relates to the Marine Operations which have been identified as discontinued operations (see Note 13).

Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Revenues (Schedule 2)	$ 131,453	$ 144,959
Expenses (Schedule 2)	117,805	129,394
	13,648	15,565
Other Expenses		
Amortization (Schedule 2)	14,191	12,964
Interest expense (Schedule 2)	2,260	2,233
Investment and other income	(44)	–
Gain on sale of capital assets (Schedule 2)	(166)	(697)
Net expenses	16,241	14,500
(Loss) income before the following items	(2,593)	1,065
Service improvement plan costs (Note 1)	(2,309)	(3,865)
Discontinued Operations (Note 13)	53	233
Net loss for the year	(4,849)	(2,567)
Retained earnings, beginning of year	232,323	234,890
Retained earnings, end of year	$ 227,474	$ 232,323

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Statement of Cash Flows

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Loss before discontinued operations	$ (4,902)	$ (2,800)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	14,191	12,964
Gain on disposal of capital assets (Schedule 2)	(166)	(697)
Pension non-pension expense (recovery) (Note 4)	2,681	(1,315)
	11,804	8,152
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	1,543	9,588
Inventory	1,207	(2,074)
Prepaid expenses	(121)	73
Accounts payable and accrued liabilities	(783)	2,275
Deferred revenue	77	(138)
Discontinued operations (Note 13)	54	251
	13,781	18,127
Investing activities		
Investment in capital assets	(17,001)	(22,878)
Proceeds from sale of capital assets	722	1,145
Decrease in other assets	(105)	(107)
	(16,384)	(21,840)
Financing activities		
Reduction of long-term debt (Note 5)	(2,181)	(1,937)
Contributions from the Province of Ontario	3,398	5,647
Bank loans and overdrafts	2,924	1,465
Other liabilities	(1,538)	(1,462)
	2,603	3,713
Change in cash and cash equivalents during the year	-	-
Cash and equivalents, beginning of year	-	-
Cash and equivalents, end of year	$ -	$ -
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the year and included in net loss	$ 2,260	$ 2,233

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Investment in Capital Assets
Schedule 1

(dollars in thousands)

December 31			2002	2001
	Cost	**Accumulated Amortization**	**Net Book Value**	**Net Book Value**
Rail Services				
Roadway	$ 206,561	$ 75,490	**$ 131,071**	$ 126,517
Buildings	36,225	13,135	**23,090**	23,627
Equipment	75,346	36,495	**38,851**	40,967
Under construction	2,353	-	**2,353**	1,225
Telecommunications				
Equipment	130,652	80,851	**49,801**	50,089
Buildings	3,760	1,665	**2,095**	2,097
Under construction	844	-	**844**	2,146
Bus services				
Coaches	8,975	3,672	**5,303**	4,859
Under construction	-	-	**-**	510
Marine Services (Moosonee)				
Vessels	385	294	**91**	101
Under construction	264	-	**264**	32
Development				
Land and buildings	5,345	2,795	**2,550**	2,693
Land held for resale	650	-	**650**	650
	$ 471,358	$ 214,395	**$ 256,963**	$ 255,493

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Rail Services		
Sales revenue (Note 12)	$ 62,929	$ 63,091
Government reimbursement (Note 6)	19,927	14,529
Operating revenue	82,856	77,620
Operating expense	68,110	66,816
Operating income	14,746	10,804
Amortization	7,116	6,622
Gain on sale of capital assets	(87)	(76)
Interest expense	1,769	1,877
Income from operations	5,948	2,381
Telecommunications		
Sales revenue (Note 7)	37,745	56,743
Operating expense	35,387	47,200
Operating income	2,358	9,543
Amortization	6,014	5,344
Loss on sale of capital assets	1	-
(Loss) income from operations	(3,657)	4,199
Bus Services		
Sales revenue	10,090	9,819
Operating expense	8,934	8,247
Operating income	1,156	1,572
Amortization	528	514
Loss on sale of capital assets	55	-
Income from operations	573	1,058
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	124	146
Government reimbursement (Note 6)	73	65
Operating revenue	197	211
Operating expense	191	206
Income from operations	6	5

Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2002	2001
Air Service Contracts		
Operating expense	-	263
Loss from operations	-	(263)
Rental Properties		
Sales revenue	565	566
Operating expense	314	403
Operating income	251	163
Amortization	49	107
Gain on sale of capital assets	(135)	(621)
Income from operations	337	677
Administration		
Operating expense	4,869	6,259
Operating loss	(4,869)	(6,259)
Amortization	484	577
Interest expense	491	356
Loss from operations	(5,844)	(6,992)
Total Operations		
Sales revenue	111,453	130,365
Government reimbursement (Note 6)	20,000	14,594
Total revenues	131,453	144,959
Expenses	117,805	129,394
Operating income	13,648	15,565
Amortization	14,191	12,964
Gain on sale of capital assets	(166)	(697)
Interest expense	2,260	2,233
(Loss) income from operations (i)	$ (2,637)	$ 1,065

(i) Note: The above figure is before Service improvement plan costs (Note 1) and discontinued operations (Note 15).

Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2002

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC), an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, bus and telecommunications.

Going Concern

These financial statements have been prepared on a going concern basis. On December 4, 2000, the Commission accepted the recommendations of a Service Improvement Plan performed by an independent consulting firm. On December 13, 2000, the Minister of Northern Development and Mines accepted the recommendations of the Commission and directed it to implement the recommendations in two phases.

As part of Phase I the Minister has directed the ONTC to pursue:

The divestment of O.N.Telcom;

The divestment or leasing of the Cochrane Station Inn;

The reorganization of the ONTC's marine operations (Owen Sound Transportation Company, Limited) into a separate agency operated out of Owen Sound (Note 13);

Improvements to the motor coach service; and

Enhancing tourism opportunities in the area the Polar Bear Express operates.

During Phase II the ONTC was further directed, commencing in the summer of 2001, to:

Explore options to divest Ontario Northland's rail freight services through alternative delivery; and

Determine alternative delivery of the Northlander, the Little Bear and the Polar Bear rail service.

As of the date of financial statement preparation the implementation of these recommendations continue to be in process, however, these financial statements do not reflect any adjustments that might be necessary to assets or liabilities of the Commission such as costs of restructuring or disclosure that may be appropriate should it carry out one or more of the above noted actions. The Marine Operations, with the exception of Moosonee, were divested through the sale of shares of the Owen Sound Transportation Company, Limited to the Province of Ontario effective April 1, 2002. This included the operation of the Pelee Island ferry.

Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2002

Employee Future benefits

Effective January 1, 2000, the Commission adopted the recommendations of the Canadian Institute of Chartered Accountants Handbook section 3461, Employee Future Benefits. The recommendations were adopted on a retroactive basis without restatement. The impact of prior years was reflected as an adjustment to opening retained earnings.

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care, and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N.Tel Inc., Star Transfer Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Vacation Pay

Vacation pay is not accrued but is instead expensed in the year it is taken.

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Revenues from other sources are recognized when earned, with the exception of federal government reimbursements. Reimbursements, upon audit verification of yearly losses are recorded on a cash basis. Advance payments made prior to final determination of losses are recorded on an accrual basis. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement is reasonable (see Note 7).

Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2002

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Investment in Capital Assets and Amortization

Capital assets are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 years
Vehicles	5 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain capital assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Capital Assets (Province of Ontario). Annual amortization on these capital assets is recorded as a reduction of the Net Investment in Capital Assets (see page 4).

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Income Taxes

As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

1. Status of Service Improvement Plan

In fiscal 2002 the Commission continued to take certain steps to implement parts of the Service Improvement Plan recommendations such as, the divestiture of the Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC) effective April 1, 2002, accepting and evaluating Request for Proposals (RFPs) submissions for both the Rail Services and Telecommunications divisions and an Internal Solutions Group (ISG) business proposal. In early 2003 the Commission made its recommendations to the Ontario Government including the Minister of Northern Development and Mines for approval. Since the timing and possible outcome of this approval is not known and given that the ultimate authority to implement the recommendations rests with the Ontario Government, these financial statements do not reflect any adjustments or additional disclosure that may be required with regards to assets and liabilities relating to both the Rail Services and Telecommunications divisions should the recommendations be approved.

In complying with the recommendations set out in the Service Improvement Plan the Commission incurred costs in the amount of $2,309,000 (2001 - $3,865,000) during the year. These costs consisted primarily of consulting fees and legal fees in carrying out the recommendations. It is the intention of the Commission to apply to the Ministry of Northern Development and Mines to have these costs reimbursed if they are not offset by future divestment proceeds. Neither of these two options is certain and therefore these costs continue to be expensed in the year they are incurred. The cumulative amount expensed since the initiation of the Service Improvement Plan in fiscal 2000 is $6,786,000.

2. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets are comprised of investments in federal and provincial government bonds and cash in the amount of $5,374,000 (2001 - $3,929,000). The Commission charged an additional $1,000,000 (2001 - $2,000,000) to operations during the fiscal year.

Interest rates on the above mentioned bonds vary from 5.0% to 14.0% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from June 1, 2003 to June 2, 2009.

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

3. Operating Line of Credit

The Commission had a demand operating line of credit with a Canadian Chartered Bank, bearing interest at the bank's prime rate less 0.5%. The maximum draws that could be advanced on this operating line were $12,000,000. In late fiscal 2001 the Commission negotiated a new revolving operating line of credit with the Ontario Financing Authority for up to $5,000,000. The purpose of this credit facility is to be used for the monthly rail settlements. Included in bank loans and overdrafts at year end are draws on the operating lines of $17,000,000 (2001 - $11,921,000). The collateral security on the credit facility agreement with the Canadian Chartered Bank is accounts receivable.

The Commission negotiated a new operating line of credit in early January 2002 with the Ontario Financing Authority in the amount of $20,000,000. This Operating Line was granted to the Commission with a restriction as set out in the Credit Facility that it be used to pay out the above noted demand operating line of credit with the Canadian Chartered Bank and secondly to finance Service Improvement Plan costs. The maximum draws on this credit facility was increased by $2,000,000 late in fiscal 2002.

4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers.

Included in the accrued non-pension benefit obligation is worker's compensation benefits in the amount of $12,608,000 (2001 - $12,165,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2001. The valuation at December 31, 2002 is not expected to be ready until after the date of financial statement preparation. It is management's opinion that the balance at December 31, 2002 will not be significantly different.

a. Accrued Pension Benefit Assets

	2002	2001
Projected benefit obligations	$ 349,450,000	$ 336,934,000
Market value of plan assets	407,558,000	437,013,000
Surplus	58,108,000	100,079,000
Accrued benefit assets - beginning of year	130,174,000	124,724,000
Recovery	1,251,000	5,343,000
Funding contributions	105,000	107,000
Accrued benefit assets - end of year	$ 131,530,000	$ 130,174,000

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

4. **Employee Future Benefits** (continued)

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2002	2001
Accrued benefit obligation	$ 42,047,000	$ 40,353,000
Market value of plan assets	-	-
Unfunded liability	42,047,000	40,353,000
Accrued benefit liability - beginning of year	51,326,000	48,760,000
Expense	3,932,000	4,028,000
Funding contributions	(1,538,000)	(1,462,000)
Accrued benefit liability - end of year	$ 53,720,000	$ 51,326,000

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Recovery

	2002	2001
Current service cost	$ 6,806,000	$ 6,652,000
Interest on accrued benefit obligation	21,978,000	21,144,000
Expected return on plan assets	(30,912,000)	(33,332,000)
Net amortization for the year	877,000	193,000
	$ (1,251,000)	$ (5,343,000)

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2002	2001
Current service cost	$ 1,207,000	$ 1,458,000
Interest on accrued benefit obligation	2,725,000	2,570,000
	$ 3,932,000	$ 4,028,000

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	6.50	6.50
Discount rate - non pension	6.75	6.75
Expected long-term rate of return on plan assets	7.25	7.50
Rate of compensation increase	4.00	4.00
Medical cost increases	4.50 % to 9.0%	4.50% to 9.0%

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

5. Long-term Debt

	2002	2001
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $45,000 for 10 years beginning May 1, 1998;	$ 2,374,000	$ 2,745,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.00% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000;	16,358,000	17,293,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999; and	10,809,000	11,419,000
Vendor take-back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement.	1,160,000	1,425,000
	30,701,000	32,882,000
Less current portion	2,223,000	2,111,000
	$ 28,478,000	$ 30,771,000

During fiscal 2001, the Commission reclassified a $35,208,000 non-interest bearing loan with no specific repayment terms from the Province of Ontario to Investment by the Province of Ontario and restated the comparative figures accordingly. This was done to be consistent with how the loan was reflected in the Province of Ontario's consolidated financial statements. The Province, recognizing the concessionary nature of the loan, classified it as an equity investment in the Commission.

Payments required in the next five years are as follows:

2003	$ 2,223,000
2004	2,345,000
2005	2,471,000
2006	2,607,000
2007	2,750,000
Thereafter	18,305,000
	$ 30,701,000

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

6. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each Fiscal year. In 2002 the provincial government has fully reimbursed losses on the passenger train services which accounts for a majority of the increase noted in the table below.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. Negotiations between the Commission and Transport Canada concluded in 1996. The amount of annual reimbursement was fixed at $2,500,000 for a five year period expiring in 2001. A temporary agreement was reached in 2002 to extend the original agreement noted above at the same terms until June 2003.

Details of Government reimbursement are as follows:

	2002	2001
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	$ 17,427,000	$ 12,029,000
Marine Services (Moosonee)	73,000	65,000
Discontinued operations (Note 13)	928,000	1,570,000
	18,428,000	13,664,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	2,500,000	2,500,000
	$ 20,928,000	$ 16,164,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

7. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. During fiscal 2002 the Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were based on an interim decision made by the CRTC in late 2001 which is not expected to be finalized by the CRTC until sometime in 2003. In keeping with the Commission's accounting policy any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

8. Contingencies/Commitments

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for $5,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

9. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and term investments of the self insurance fund, accounts receivable, bank loans and overdrafts, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments.

10. Related Party Transactions

During the year, the Commission charged the ONTC Contributory Pension Fund $298,000 (2001 - $495,000) for financial and administrative support.

11. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

12. Economic Dependence

During 2002, the Rail Services Division derived 47% (2001 - 45%) of its revenue from three major customers.

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 2002

13. Discontinued Operations

As part of the recommendations of the Service Improvement Plan conducted in fiscal 2000 the Commission implemented one of the items in Phase I being the reorganization of its wholly owned subsidiary Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC). This was effectively done April 1, 2002 through a share sale of the OSTC to the Province of Ontario with no consideration being received by the Commission and no gain or loss. In addition the operation of Pelee Island has been assumed by the OSTC.

Selected financial information of the Marine Operations are as follows:

	2002	2001
Marine Services (Owen Sound)		
Sales revenue	$ 2,000	$5,669,000
Government reimbursement (Note 6)	928,000	1,570,000
Operating revenue	930,000	7,239,000
Operating expense	929,000	7,302,000
Operating income (loss)	1,000	(63,000)
Amortization	1,000	4,000
Net loss from operations	-	(67,000)
Marine Services (Pelee Island)		
Sales revenue	583,000	4,269,000
Operating expense	530,000	3,969,000
Net income from operations	53,000	300,000
Income from discontinued operations	$ 53,000	$ 233,000

Assets and liabilities of the Marine Operations at December 31, 2001 were as follows:

	2002	2001
Current assets	$ -	$ 40,000
Capital assets	-	1,484,000
	$ -	$1,524,000
Long-term liabilities included in Accrued Non-Pension Benefit Obligations	$ -	$ 238,000

Cash flows from the Marine Operations are as follows:

	2002	2001
Operating activities	$ 54,000	$ 251,000
Investing activities	-	-
Financing activities	-	-

Statement of Employees Paid in Excess of $100,000

For the year ended December 31, 2002

Name	Position	Salary	Taxable Benefits
R M Thompson	Counsel	$ 125,133	$ 809
S G Carmichael	Vice President - Transportation Services	$ 122,772	$ 809
B R Wheeler	Vice President - O.N.Telcom	$ 122,772	$ 809
R S Hutton	Acting President	$ 116,544	$ 755
S D Gowlett	Trainman	$ 114,576	$ 112
K Donnelly	Vice President - Finance & Administration	$ 112,046	$ 752
M Marshall	Engineman	$ 108,675	$ 112
L Y Picard	Trainman	$ 108,666	$ 112
B R Hofferd	Engineman	$ 103,867	$ 112
G Seguin	Engineman	$ 102,864	$ 112
D Church	Trainman	$ 102,250	$ 112
D Wood	Engineman	$ 101,657	$ 112
B Lacharity	Trainman	$ 101,466	$ 112
K O'Grady	Engineman	$ 101,141	$ 112

Prepared under the Public Sector Salary Disclosure Act, 1996

1902 2002

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

RAPPORT ANNUEL

Ontario Northland

1902 - 2002

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

RAPPORT ANNUEL

TABLE DES MATIÈRES

Ontario Northland

Introduction 9

Message du président du Conseil 12

Les Services d'autobus 22

Les Services corporatifs 24

Les Services maritimes 26

O.N.Telcom 28

Les Services ferroviaires 30

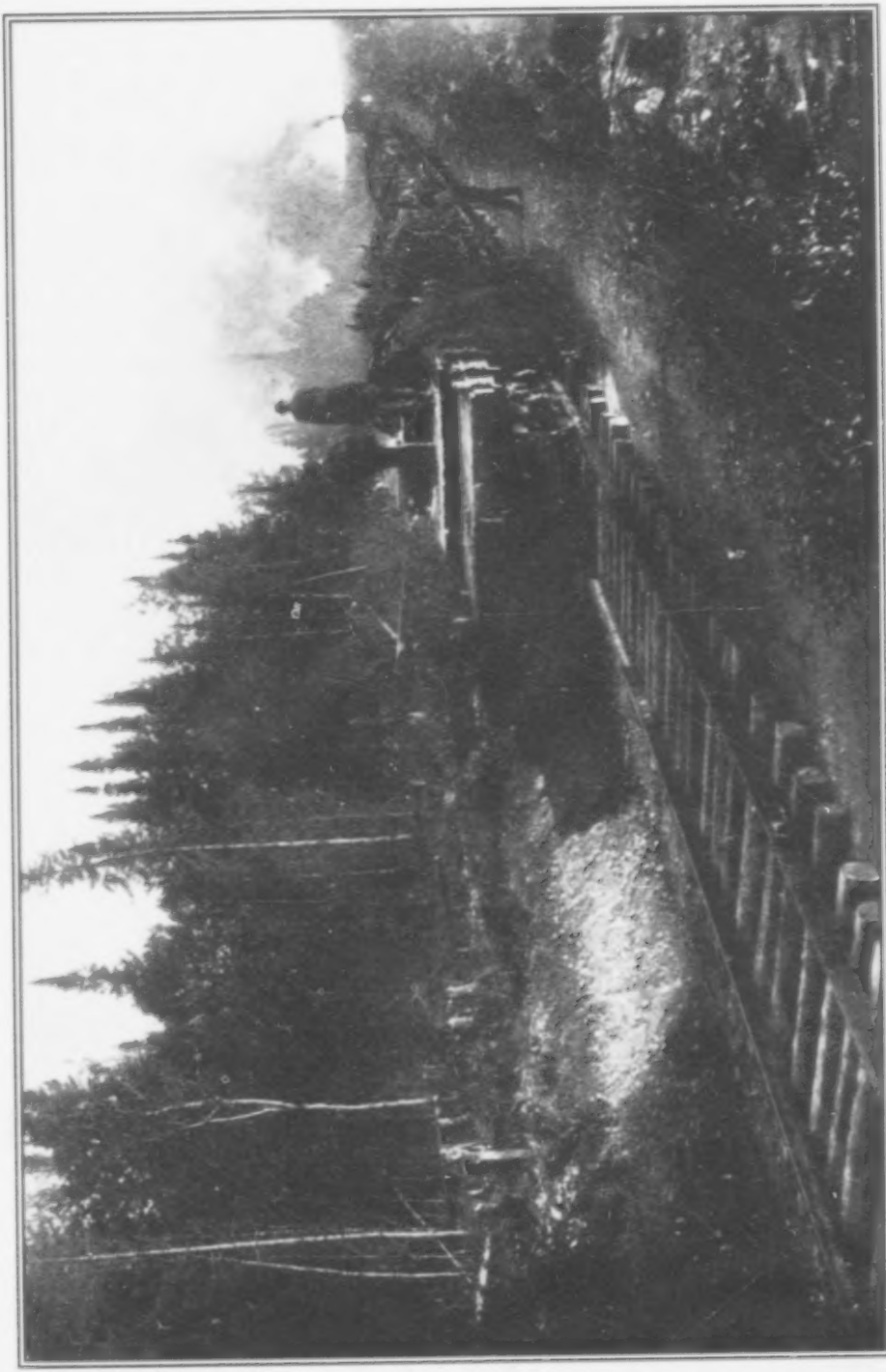
Les membres de la Commission et principaux administrateurs 32

Résumé de la situation financière 43

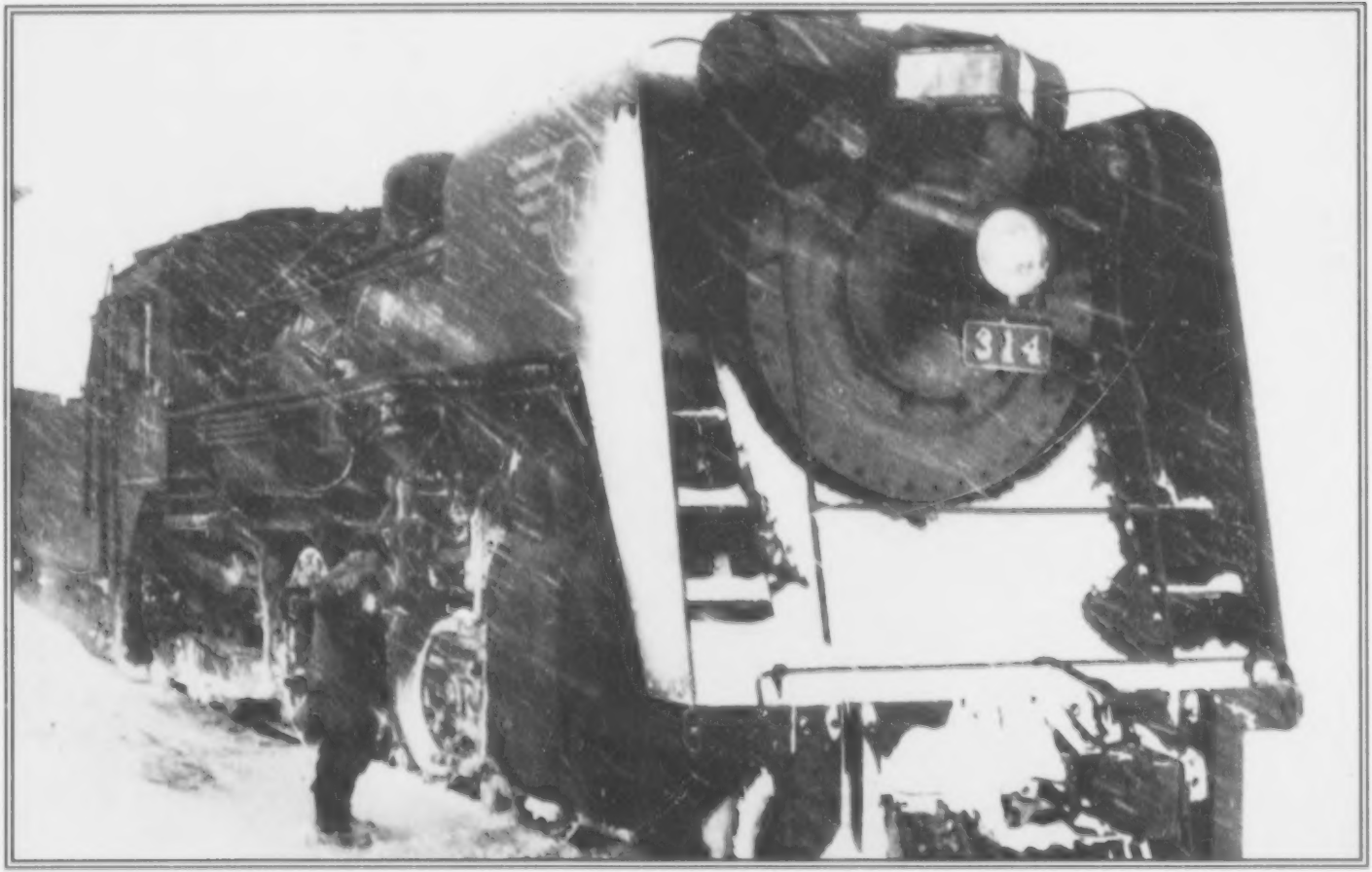
Les responsabilités de la direction 44

Rapport du vérificateur 45

États financiers 46

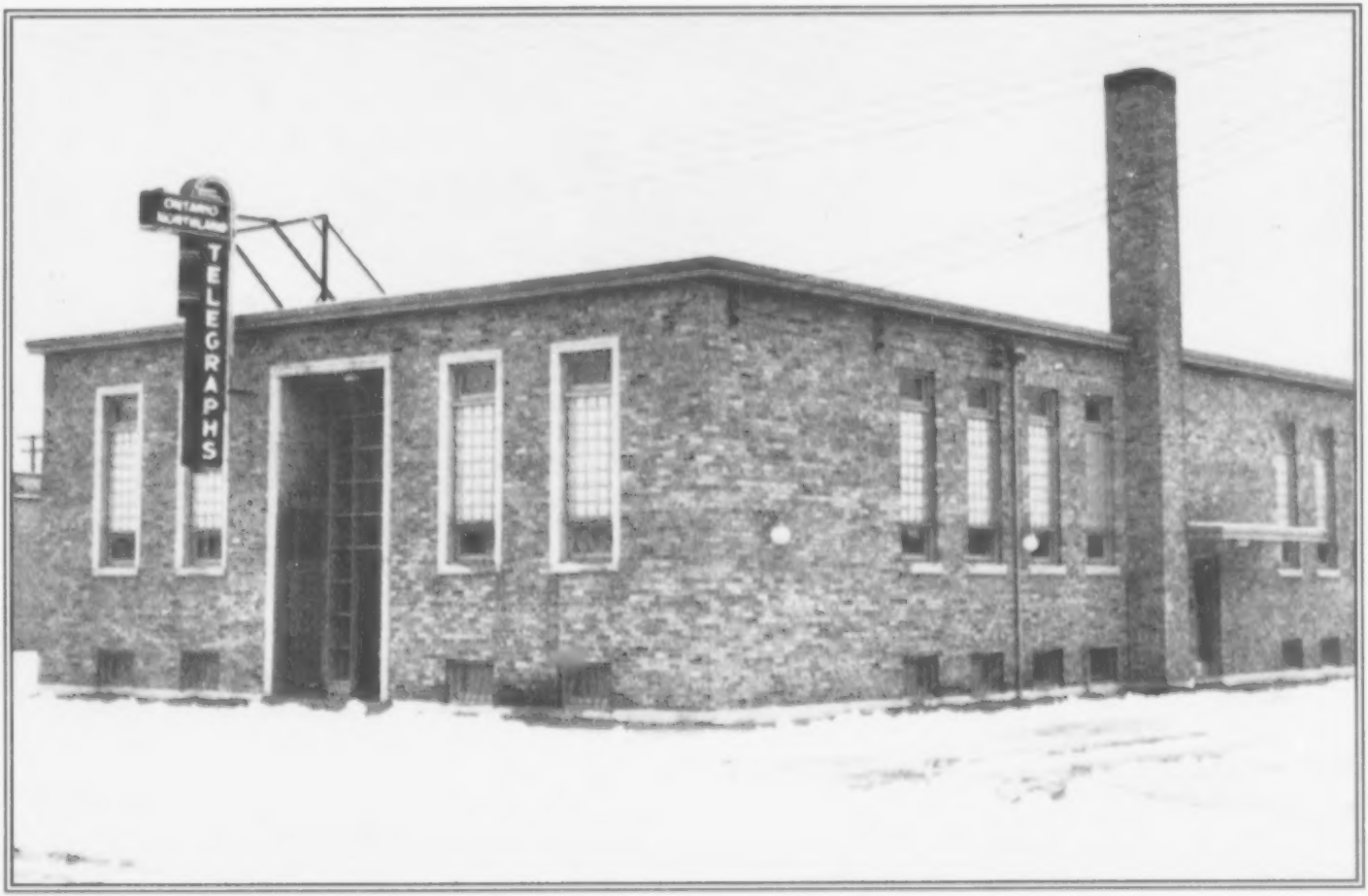


1903 : Déchargement de pierres concassées, T. & N.O. Railway.



1917 : L'entreprise ferroviaire l'hiver, dans le Nord de l'Ontario.

1948 : Le Chief Commanda, un vaisseau à diesel en acier de 196 pi, desservant les régions du lac Nipissing et de la rivière des Français.



1949 : Nouveau bâtiment des télécommunications à Timmins, en Ontario.

INTRODUCTION

Ontario Northland

Alors

En jetant un regard sur les derniers 100 ans de la croissance d'Ontario Northland, 1902, sa première année d'existence, fut sans doute la plus importante pour l'avenir de cette entreprise provinciale et plus encore, pour celui de ces vastes régions sauvages entre le lac Nipissing et la baie James.

En 1902, le parlement de l'Ontario adoptait la loi de la Temiskaming and Northern Ontario Railway (T. & N.O.), à laquelle on accordait une sanction royale le17 mars de la même année. A peine deux mois plus tard, le ministre des Travaux publics, Monsieur le juge E.R. Latchford, levait la première pelletée de terre rituelle près du lac Trout, à proximité de la fourmillante ville ferroviaire de North Bay.

Environ trois ans plus tôt, le Premier ministre, George Ross, dépêchait 10 brigades de topographes dans les régions reculées du Nord de l'Ontario afin d'en découvrir la valeur et de localiser une route de chemin de fer praticable. Les topographes voyagèrent de North Bay jusqu'aux eaux salines des basses terres de la baie James, parmi les régions les plus rocailleuses et les plus impitoyables qui soient au Canada. Ces recherches devaient non seulement donner forme à une route de chemin de fer viable, mais également à l'avenir du Nord de l'Ontario.

Ces experts découvraient de vastes lopins de terres agricoles exceptionnelles, des gisements de minerais aux possibilités énormes et des forêts débordantes de pins, de sapins et d'érables. Ils en furent amenés à conclure que le Nord, alors nommé le « Nouvel Ontario », était une véritable mine d'or.

C'est donc ici que débute l'histoire d'Ontario Northland. Grâce à la construction d'une voie ferrée sur 114 kilomètres de distance, agrémentée d'un système de poteaux téléphoniques et télégraphiques, le Nouvel Ontario prend de l'ampleur à un rythme incroyable. On envisage d'abord utiliser le nouveau chemin fer pour favoriser la colonisation des terres agricoles de la région de Temiskaming. Puis, la découverte à Cobalt d'une énorme mine d'argent en 1903 vient reorienter cette vision. Cette découverte est bientôt suivie de celle de l'or à Porcupine et à Kirkland Lake, donnant lieu, en 1908, à la fondation de nouvelles villes et stations dont Englehard, Timmins, Matheson et Cochrane, au carrefour de la Transcontinental Railway. Vers l'est, la T. & N.O. Railway se rend même jusqu'aux mines d'or et de cuivre de Rouyn-Noranda, au nord-ouest du Québec.

Dans les années qui suivent, ce sont les télécommunications, les services d'autobus, les services aériens, le transport routier et enfin, les Services maritimes qui, à leur tour, jouent un rôle essentiel face à la croissance économique du Nord-est de l'Ontario et à l'amélioration de la qualité de la vie des gens qui y habitent.

Après la Première guerre mondiale, soit en 1921, le chemin de fer reprend de nouveau la route vers le Nord, depuis Cochrane jusqu'à Moosonee, le long de la côte arctique de la baie James. La T. & N.O. donne lieu à la construction de deux importantes centrales électriques, dont une à Island Falls et l'autre à Fraserdale et plus tard, à des barrages plus modernes pour la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario. En 1932, trente ans après avoir levé la première pelletée de terre rituelle annonçant la construction de la T. & N.O. près de North Bay, Monsieur le juge Latchford enfonce la légendaire pointe de fer à Moosonee.

Cette pointe de ultime fer qu'enfonce le juge Latchford constitue, en quelque sorte, les débuts de la T. & N.O. Railway Commission qui, plus tard, sera rebaptisée Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) ou Commission de transport Ontario Northland (CTON). L'espace prévu au présent document ne nous permet pas de vous raconter toute l'histoire d'Ontario Northland. Par ailleurs, en jetant un regard sur l'année 1902, il est évident que qu'Ontario Northland fait déjà sa marque dans tout le Nord-est de l'Ontario.

De nos jours

Basée à North Bay, la CTON offre une variété de services de transport et de télécommunications. À titre - d'entreprise opérationnelle - de la province de l'Ontario, la Commission se veut un organisme de développement, favorisant une croissance économique durable au moyen de la mise en place et de l'exploitation de liens de transport et de communication, dont certains services mandatés par la province de l'Ontario.

Parmi les services non commerciaux ou mandatés de la ONTC, lesquels sont exploités principalement dans le Nord-est de l'Ontario, on compte le Northlander (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto), le Little Bear (service ferroviaire de marchandises et de voyageurs entre Cochrane et Moosonee), ainsi que le Polar Bear Express (excursions estivales entre Cochrane et Moosonee).

Ses services commerciaux de la ONTC comprennent les services ferroviaires de transport de marchandises, les services d'autobus et O.N.Telcom.

MESSAGE DU PRESIDENT DU CONSEIL

Ontario Northland

Au cours de l'année 2002, la Commission de transport Ontario Northland a poursuivi ses efforts face au Programme d'amélioration du service.

Les activités suivantes se sont déroulées en 2002 :

Février 2002

- Réception des réponses aux appels d'offre pour O.N.Telcom;
- Évaluation des réponses par rapport aux six objectifs d'amélioration du service; et
- Animation de discussions avec les intervenants intéressés à O.N.Telcom entre les mois de mars et de juin 2002.

Mars 2002

- Réception des réponses aux appels d'offre pour les Services ferroviaires; et
- Évaluation des réponses par rapport aux six objectifs d'amélioration du service entre les mois de mars et de juin 2002.

Avril 2002

- Transfert des actions de la Owen Sound Transportation Company (OSTC) au ministère du Développement du Nord et des Mines.

Juin 2002

- Recommandations du Conseil d'administration de la CTON au ministère du Développement du Nord et des Mines sur les étapes suivantes du Programme d'amélioration du service. Les six objectifs d'amélioration du service ont servi de base aux recommandations du Conseil.

Octobre 2002

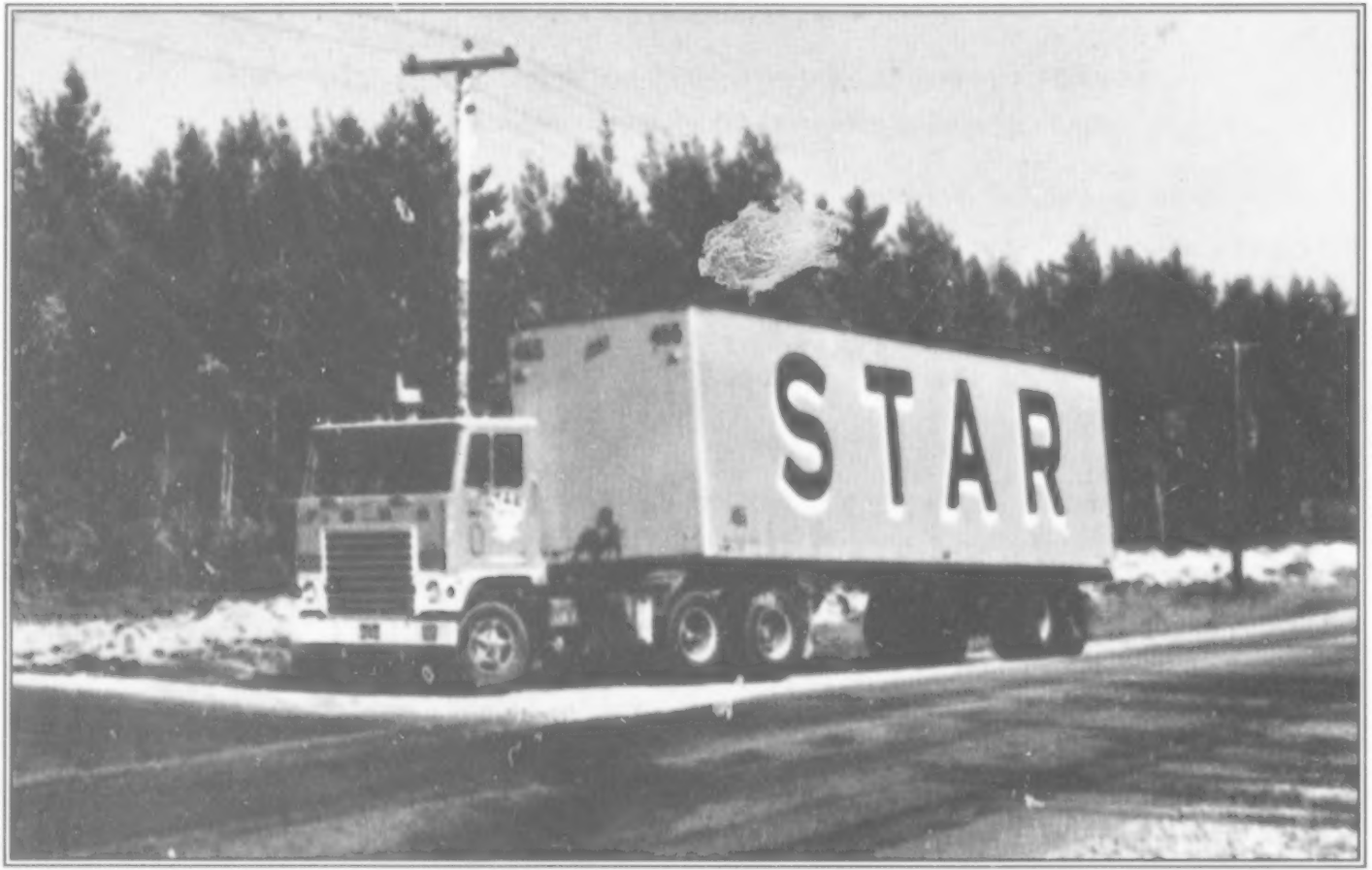
- Présentation de l'étape suivante du procédé d'amélioration du service par le ministre du Développement du Nord et des Mines, dont :
  1. Négociations exclusives avec le Canadien National en matière de dessaisissement des Services ferroviaires; et
  2. Poursuite des efforts de création d'une coentreprise entre O.N.Telcom et un important fournisseur de services de télécommunications en vue d'améliorer le service.

Novembre et décembre 2002

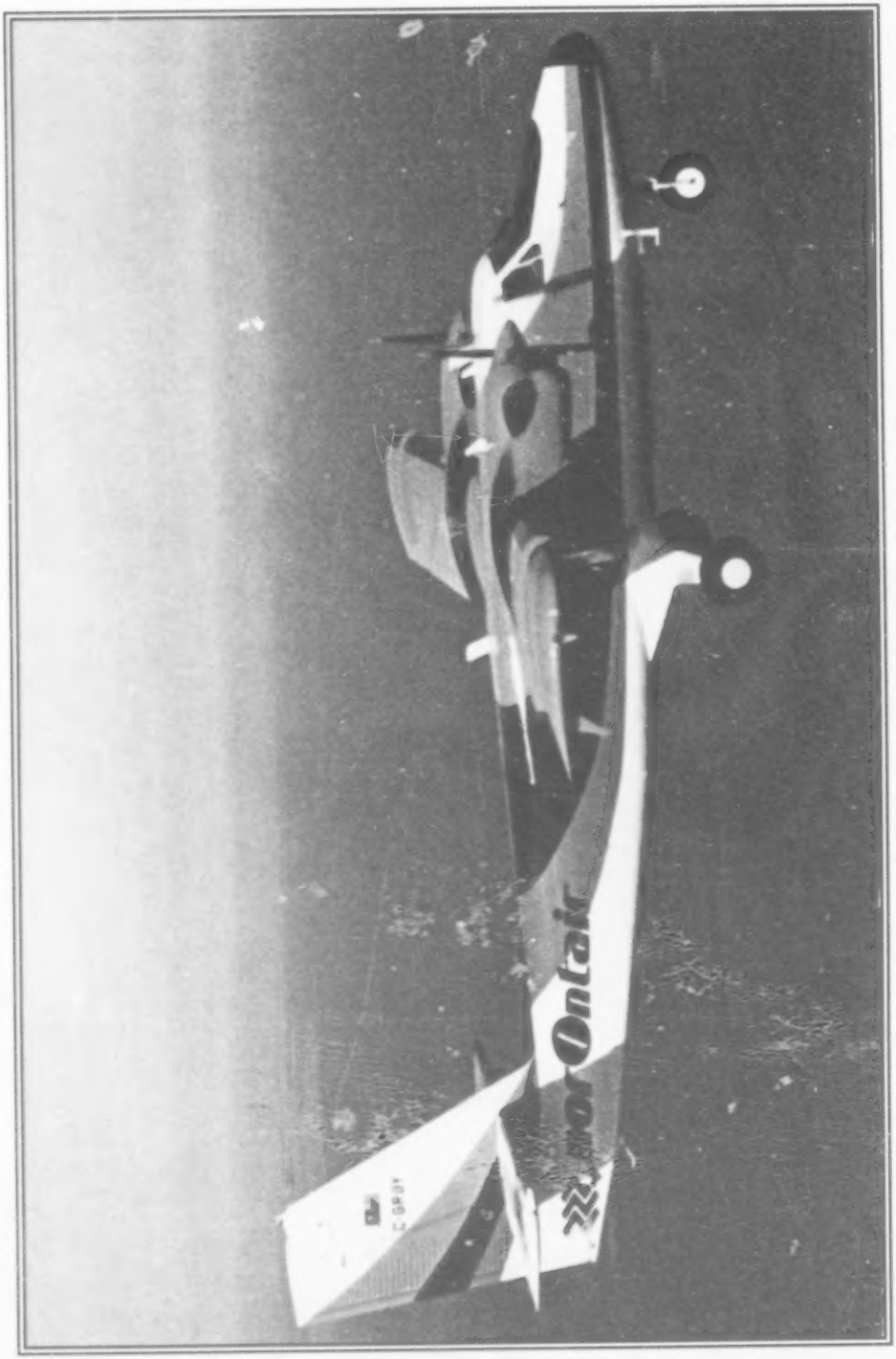
- Négociations avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour le dessaisissement des Services ferroviaires;
- Poursuite des entretiens avec d'importantes entreprises de télécommunications; et
- Poursuite des améliorations du service à la clientèle des Services d'autobus.

Royal Poulin, président du Conseil

1949 : Modèle d'autobus Ontario Northland.

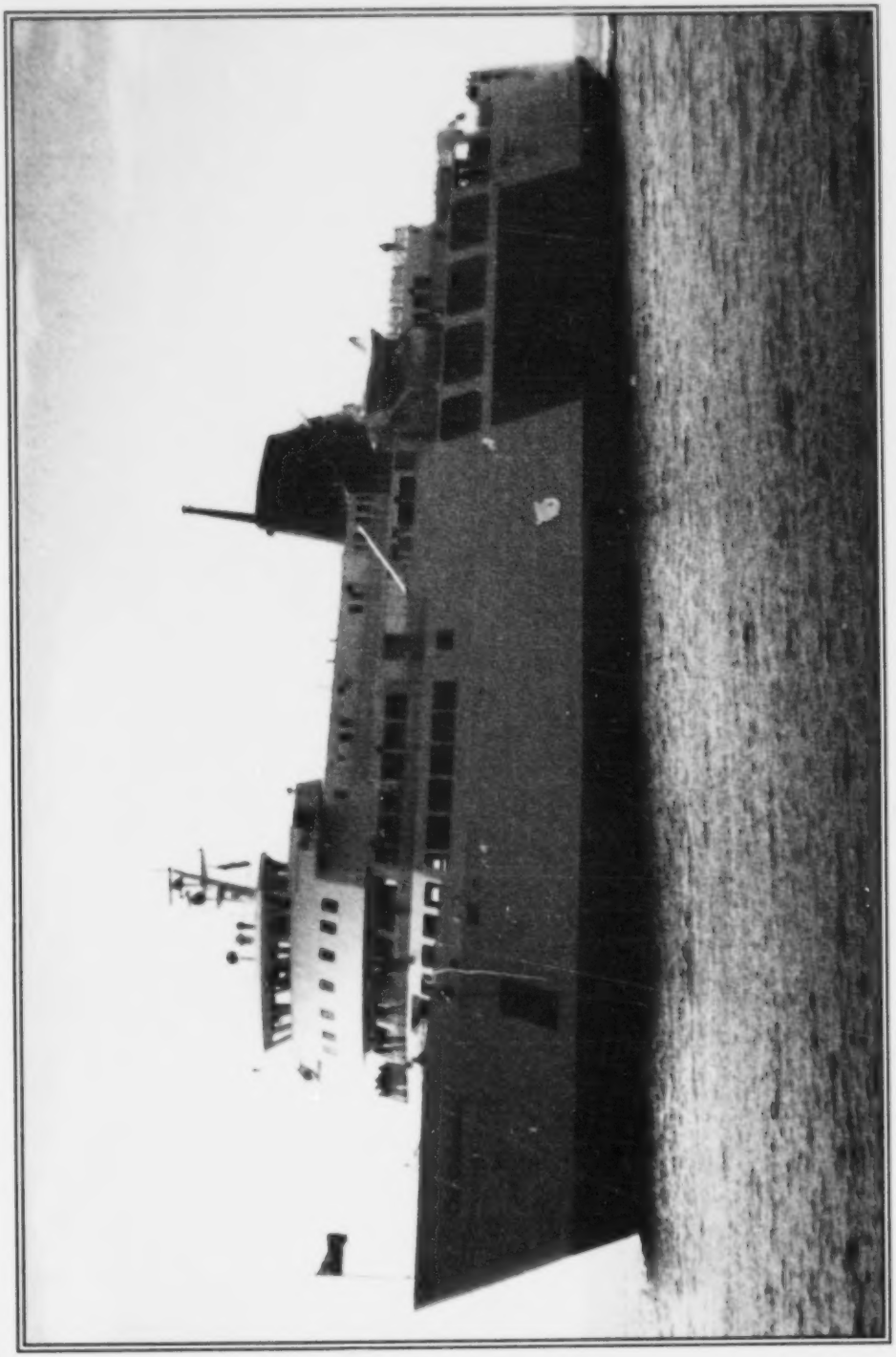


1971 : Star Transfer au service de l'industrie ontarienne.



1978 : Le Twin Otter de norOntair agrémenté d'un nouveau schéma de couleurs et de marques extérieures.

1980 : Le train Northlander entre Cochrane et Toronto.



1984 : Le M.S. Chi-Cheemaun termine dix ans de service entre Tobermory et South Baymouth.

1986 : Le Chief Commanda II sur le cours supérieur de la rivière des Français.

LES SERVICES

Ontario Northland

LES SERVICES D'AUTOBUS

Ce n'est qu'au milieu du 20e siècle que le développement d'autoroutes du Nord de l'Ontario finit par égaler celui des circuits ferroviaires pionniers du Nord. Grâce à l'acquisition de l'ancien Gray Coach Lines, Ontario Northland prend de l'avance au sein du marché des services d'autobus de Toronto à Sudbury et North Bay. Cette situation permet à cette division d'augmenter ses recettes à la baisse, d'explorer le potentiel que présentent les voyages forfaitaires dans le Nord et d'accroître le nombre de ses passagers.

- Rapport annuel de 1992

Ontario Northland

Description

Les Services d'autobus d'Ontario Northland exploitent un parc de 23 autobus interurbains, dont huit sont des autobus neufs de 55 sièges chacun et quatre sont accessibles en fauteuil roulant. Ils offrent un service à horaire fixe entre Toronto et le Nord-est de l'Ontario, allant jusqu'à North Bay, Sudbury et aussi loin que Hearst. Les services nolisés et de voyages forfaitaires sont offerts dans tout Canada et les États-Unis. Les services de messagerie par autocar (BPX) suivent le parcours des services d'autobus à horaire fixe. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les points saillants

Le programme de remplacement des autocars s'est poursuivi en 2002 avec l'achat de deux autocars de 55 sièges. Pour accroître les économies au sein de ce marché toujours en évolution, l'horaire de la route du Nord a été modifié.

Deux importantes présentations ont été effectuées au cours de l'année. La première fut à la Commission sénatoriale sur la décentralisation de l'industrie du transport par autobus au Canada. La seconde, portant sur le nouveau le système de billetterie au point de vente d'Ontario Northland, fut à l'Association canadienne de l'autobus, dans le cadre de l'assemblée générale annuelle de cet organisme. Nous prévoyons que le système de billetterie au point de vente améliorera grandement le service à la clientèle.

Les questions clés

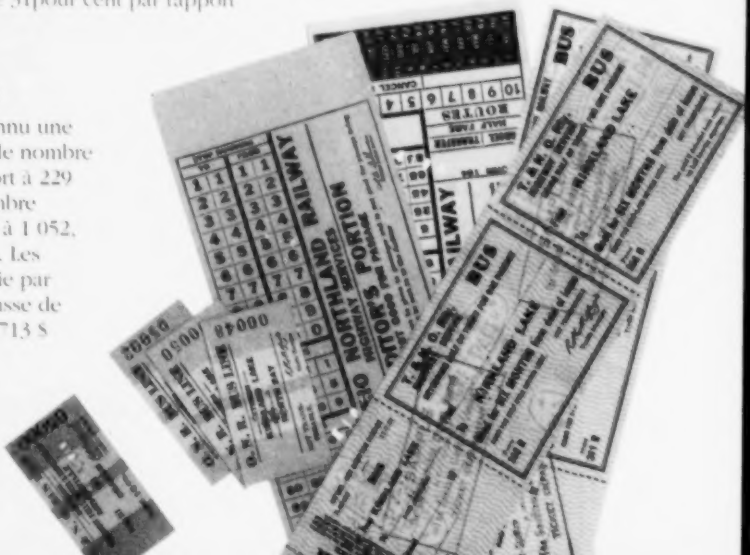
La gestion des besoins d'entretien d'un parc d'autobus en voie de vieillissement demeure un défi constant et ce, malgré le programme de remplacement des autocars en cours. Un incendie, engendrant la perte d'un autobus pendant l'année, a rendu la gestion du parc d'autocars d'autant plus difficile.

Les initiatives pour la sécurité

L'élaboration de nouvelles normes pour le Programme de gestion de la sécurité s'est poursuivie tout au long de l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 31pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Les services à horaire fixe ont connu une hausse de 2,6 pour cent, portant le nombre de passagers à 235 759 par rapport à 229 680 en 2001. En revanche, le nombre d'affrètements est passé de 1 140 à 1 052, pour une baisse de 7,7 pour cent. Les recettes des services de messagerie par autocar (BPX) ont connu une hausse de 1,97 pour cent, passant de 1 157 713 $ à 1 180 598 $.



LES SERVICES CORPORATIFS

Des appels d'offres pour un édifice à bureaux à North Bay ont été déposés au début de l'année. ...Nous prévoyons déménager dans ce bâtiment à la fin de mars. Les dimensions de l'édifice sont les suivantes : 40 pi x 80 pi sur deux étages, avec sous-sol à l'épreuve du feu. Les murs extérieurs sont faits de pierre calcaire, tandis que les murs intérieurs sont en béton et la toiture est recouverte de tuiles.

- Rapport annuel de 1907

Ontario Northland

Description

Les Services corporatifs, constitués de huit services, forment le noyau administratif de la CTON.

Parmi les divers services et fonctions exploités par ce service, on compte : les services Financiers, d'où sont exécutées une foule de tâches dont la paie, la trésorerie, les comptes à payer et à recevoir, les budgets et la vérification; les Ressources humaines, offrant une vaste gamme de services au personnel, dont les avantages sociaux, la formation et le développement, la sécurité et les relations de travail; le Soutien informatique, responsable pour les systèmes informatiques de l'entreprise; la Planification et le Développement, dont les activités englobent la planification stratégique et des immobilisations, ainsi que les questions immobilières; les Affaires publiques qui gèrent l'ensemble des fonctions de communication, y compris les relations avec le public, les médias et les agences gouvernementales; les Achats, dont le rôle consiste aux achats, à l'aliénation des actifs, à la gestion et au contrôle des inventaires; les Services juridiques, responsables pour l'ensemble des questions juridiques, y compris l'assurance et la concession de licences, la préparation de documents et le contentieux; la Sécurité, chargée de la sauvegarde des éléments d'actif et des opérations de l'entreprise, ainsi que de celle des clients et du grand public.

Les points saillants

En plus de procurer une foule de services administratifs à la CTON, les Services corporatifs ont continué d'assister diverses personnes affairées au procédé d'élaboration du Programme d'amélioration du service, lequel comprend la transition de la OSTC d'une entreprise de la CTON à une entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario.

Parmi les points saillants de l'année, on compte la négociation de nouvelles ententes de crédit à court terme avec l'Office ontarien de financement (OOF). Les Services corporatifs se sont associés à l'OOF pendant le processus d'appels d'offres pour la prestation de services de garde de la caisse de retraite contributive de la CTON, et la prestation de services bancaires, pendant cinq ans, pour la Commission.

Sur le plan des technologies de l'information, ce service à poursuivi le développement un système de ventes de billets de passagers au point de vente. Il a également amorcé un procédé d'unification des serveurs en vue d'engendrer des économies d'un bout à l'autre de la CTON.

Les questions clés

Les Services corporatifs a persévéré dans ses efforts de réduction de pertes pour le personnel, le matériel et les procédés au moyen de programmes de sensibilisation sur la sécurité et la santé. Ils se concentrent également toujours sur l'augmentation de l'efficacité au travail. En plus de procurer des services essentiels, les Services corporatifs ont pris en charge certaines initiatives du Programmes d'amélioration du service.

Les initiatives pour la sécurité

L'élaboration de nouvelles normes pour le Programme de gestion de la sécurité a connu une avance pendant l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 31pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Dans l'ensemble, les résultats des divers centres de coûts qui composent les Services corporatifs ont été inférieurs de 14 pour cent aux prévisions budgétaires pour l'année.

LES SERVICES MARITIMES

Le Chief Commanda II des Services maritimes, exploité entre North Bay et le lac Nipissing, relie passagers et provisions à la rivière des Français. Bien que ceci en était initialement le mandat, d'autres moyens de transport offrant l'accès à la partie supérieure de la rivière des Français ont fait que l'orientation du Chief Commanda II s'est vue modifiée à celle d'une embarcation touristique et de plaisance.

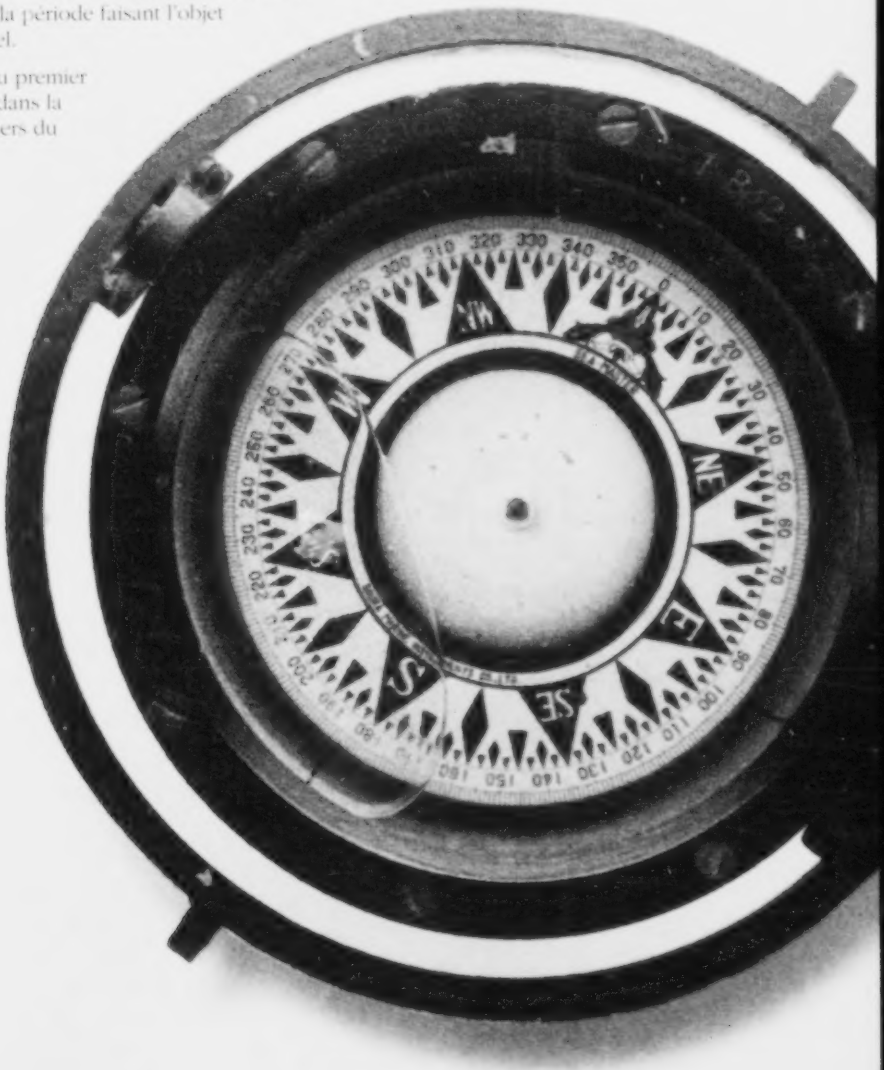
- Rapport annuel des 1985

Ontario Northland

Les Services maritimes d'Ontario Northland sont exploités par la Owen Sound Transportation Company (OSTC). Parmi les services qu'il assurent, on compte : le traversier Chi-Cheemaun entre Tobermory et South Baymouth; le service de barge entre Moosonee et Moose Factory, ainsi que le service de traversier de Pelee Island, exploité à contrat pour le ministère des Transports.

La Owen Sound Transportation Company s'est vue transformer en entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario. OSTC n'a exploité aucun vaisseau à titre de division de la CTON durant la période faisant l'objet de ce rapport annuel.

Le bilan financier du premier trimestre est inclus dans la section États financiers du présent rapport.



O.N.TELCOM

Juillet 1905 a vu la signature d'une entente ...pour la construction d'une ligne téléphonique interurbaine entre North Bay et New Liskeard. A l'épreuve du bruit, cette ligne ne présente pas plus d'interruptions que la plupart des autres lignes interurbaines de première classe. Des cabines téléphoniques standard ont été installées à Cobalt, Haileybury et New Liskeard et le raccordement se fait au moyen du système Bell de North Bay.

- Rapport annuel de 1906

Ontario Northland

Description

O.N.Telcom procure aux résidences et aux commerces situés dans les 85 marchés du Nord de l'Ontario, une gamme complète de services de télécommunications, dont : le service téléphonique local et interurbain, l'Internet, le cybercommerce, ainsi qu'une foule de solutions de technologie de l'information.

ONLink, le fournisseur de service Internet d'O.N.Telcom, offre des services fiables d'accès à Internet par câble et par ligne d'abonné numérique (DSL) à haute vitesse. Il offre également l'accès par ligne commutée dans tout le Nord-est de l'Ontario. Parmi la longue liste des services ONLink, on compte l'accès à Internet par ligne spécialisée, les applications Web et l'hébergement de messagerie électronique pour les clients de plus grande taille des secteurs public et privé.

Les points saillants

O.N.Telcom a connu cette année plusieurs défis, dont la concurrence dans son territoire du Nord de l'Ontario, le 1er janvier, ne fut pas le moindre. Le fournisseur de services de télécommunications s'est toutefois mérité plusieurs victoires importantes au cours de l'année, dans le cadre de sa stratégie de croissance et de diversification. Parmi celles-ci, on compte l'achèvement du projet de construction d'une installation en fibres optiques entre Sudbury et Saut Ste. Marie. Il a également décroché le contrat d'approvisionnement d'un système de téléphonie sur IP (protocole Internet) dans quatre hôpitaux du groupe Matheson-Iroquois Falls-Cochrane-Smooth Rock Falls (MICS).

En décembre, l'accréditation du personnel en matière de ventes et de mise en œuvre de solutions de téléphonie sur IP Cisco, a eu pour effet d'améliorer le service à la clientèle d'affaires.

Les questions clés

L'incertitude entourant les politiques de décentralisation du CRTC (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes) affectent toujours O.N.Telcom. À cette incertitude universelle, s'ajoute le fait que le Nord n'a pas été épargné pendant le fléchissement global des ventes au sein des marchés de la technologie de l'information. En outre, la croissance de solutions de cybercommerce et de réseau s'est avérée bien inférieure aux attentes.

Les initiatives pour la sécurité

En termes de sécurité, O.N.Telcom a lancé, en janvier, un nouveau programme de reconnaissance pour la sécurité. Ainsi, aucune absence résultant de blessures n'a été enregistrée pendant l'année. Voilà des résultats très impressionnants !

Les objectifs de rendement

Après le lancement de son premier centre de service à la clientèle au comptoir à Timmins, la vitesse de réponse aux clients dans tous les centres d'appels O.N.Telcom demeure inférieure à 10 secondes et ce, dans 90 pour cent des cas. O.N.Telcom a également réussi à conserver une moyenne de 70 pour cent des parts du marché interurbain résidentiel pendant l'année et ce, malgré l'instabilité particulière l'ayant caractérisée.

Sur le plan financier, les recettes globales se chiffrent à 37,7 millions de dollars, soit 5,7 millions de dollars de moins que prévu au budget. Par ailleurs, les dépenses s'élèvent à 41,4 millions de dollars, ou 2,9 millions de dollars de moins que prévu au budget. Les recettes provenant de l'Internet dépassent les prévisions budgétaires de 600 000 $, atteignant les 3,6 millions de dollars. Les recettes découlant de la location de circuits et de la vente d'équipements se chiffrent à 12,3 millions de dollars, soit 2,5 millions de dollars de moins que prévu au budget. Les pertes nettes, s'élevant à 3,7 millions de dollars, sont inférieures aux prévisions budgétaires de 2,8 millions de dollars.

LES SERVICES FERROVIAIRES

Les 24 et 25 juin 1957 marquent une percée pour la Ontario Northland Railway, alors que le dernier engin de traction à vapeur parcourt une dernière fois la voie ferrée avant d'être mis au rancart ...un grand nombre de spectateurs viennent assister à ce voyage d'adieu du dernier engin à vapeur.

- Rapport annuel de 1957

Ontario Northland

O.N.Rail

Description

O.N. Rail assure le transport aller-retour de minéraux, de produits forestiers, de produits chimiques, de pétrole et autres produits dans le Nord-est de l'Ontario et le Nord-ouest du Québec. Ce système ferroviaire, s'étendant sur 700 milles, est maintenu par la O.N. Rail. Il se raccorde au CN et la Ottawa Valley Railway à North Bay, au CN à Rouyn-Noranda et à la Algoma Central Railway Inc. à Hearst. Les ateliers ferroviaires de North Bay procurent divers services d'entretien et de révision du matériel roulant de la O.N. Rail. Ils effectuent également des travaux à forfait pour des clients externes au Canada et aux États-Unis.

Les points saillants

En 2002, O.N. Rail a lancé un programme sur cinq ans de remise à neuf de ses 27 trains de passagers et de restauration, à raison d'environ cinq trains par année.

La prestation de services essentiels de transport de marchandises et de passagers dans les régions isolées de Moosonee et Moose Factory constitue un élément important des responsabilités de la CTON dans le Nord-est de l'Ontario. En 2002, les efforts ininterrompus d'améliorations du service dans ces collectivités ont donné lieu à l'achèvement des travaux suivants : extension de la plate-forme de la gare de Moosonee; remplacement du ballast en gravier concassé par un ballast en pierres concassées sur les derniers 17 milles du parcours; introduction de wagons couverts, rail-route et d'autochargement.

O.N. Rail a poursuivi ses travaux d'entretien et d'amélioration des rails, remplaçant environ 56 000 traverses de chemin de fer.

Les questions clés

Le nombre total de chargements de wagons a atteint les 51 000 en 2002, pour une augmentation de 37 pour cent par rapport aux quatre années précédentes et ce, malgré les débats continus sur le bois de sciage de résineux aux États-Unis, une économie au ralenti et les interruptions de travail prolongées à la fonderie de la Noranda, à Rouyn-Noranda.

Tel que mentionné précédemment, divers défis indépendants de l'entreprise, ainsi que le ralentissement de l'économie ont eu des conséquences sur les recettes annuelles de O.N. Rail. Les recettes, s'élevant à 1,9 millions de dollars, sont donc inférieures à celles prévues au budget. En revanche, les dépenses se sont avérées inférieures de 1,9 millions de dollars à la perte budgétée. Dans l'ensemble, les bénéfices réalisés en 2002 rencontrent essentiellement les prévisions budgétaires.

Les initiatives pour la sécurité

La corporation et le personnel continuent de mettre l'accent sur la sécurité d'abord. Ainsi, les programmes de retour anticipé au travail ont réduit de 33 pour cent le nombre d'absences résultant de blessures.

Les objectifs de rendement

Au cours des derniers trois ans, plus de 200 000 traverses de chemin de fer ont été remplacées d'un bout à l'autre du système. En 2002, les trains de marchandises sont arrivés en dedans de 30 minutes de l'objectif fixé et ce, dans une mesure de 87,5 pour cent, tandis que le nombre moyen de voies ferrées au ralenti n'a été que de 3,3 pour cent, surpassant de 6 pour cent l'objectif fixé.

Services ferroviaires voyageurs

Description

Les Services ferroviaires voyageurs sont chargés de la conduite des trains entre Toronto et Moosonee, sur la rivière Moose et la baie James. Le Northlander effectue le parcours entre Cochrane et Toronto, assurant la correspondance aller-retour en autobus à Hearst et à Timmins. Durant les mois d'été, le Polar Bear Express offre une excursion en train populaire entre Cochrane et Moosonee. Le Little Bear, un des derniers trains au Canada à offrir l'arrêt « sur demande », est constitué d'un train de voyageurs et de marchandises mixte, fonctionnant toute l'année sur la même voie ferrée que celle du Polar Bear Express.

Le Station Inn, un hôtel et un restaurant à service complet, est très fréquenté par les touristes durant les mois d'été.

Les points saillants

Afin de pouvoir miser plus d'efforts sur le service à la clientèle, la gestion des opérations ferroviaires voyageurs a été transférée au vice-président du Service du transport. Un nouveau directeur des Services ferroviaires voyageurs, situé à Cochrane, a été embauché au début de l'automne. Il se concentrera sur l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des Services ferroviaires voyageurs.

Les questions clés

Le déclin de la population du Nord-est de l'Ontario, une économie affaiblie et les préoccupations mondiales face au terrorisme agissent sur l'industrie touristique.

Les initiatives pour la sécurité

L'expansion du système de gestion de la sécurité d'Ontario Northland s'est poursuivie tout au long de l'année, alors que les absences résultant de blessures se sont vues réduire de 31 pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Dans l'ensemble, les recettes du trafic de voyageurs ont dépassé les prévisions budgétaires de 4 pour cent. Le nombre total de passagers pour les trois trains s'est vu passer de 72 707 à 80 066 (pour une augmentation annuelle de 1,7 pour cent, et de 10,9 pour cent sur cinq ans, entre 1997 et 2002). Le nombre de passagers du Northlander est passé de 30 940 en 2001 à 31 673 en 2002. Il y a eu une légère diminution du nombre de passagers à bord du Polar Bear Express (de 13 490 à 13 054). Par ailleurs, celui du Little Bear a connu une augmentation, passant de 34 271 à 35 054 passagers. Le taux d'occupation du Station Inn est à la hausse de 6 pour cent, atteignant les 43 pour cent en temps normal, et jusqu'à 94 pour cent pendant la période de pointe de juillet et août, alors que la saison d'activité du Polar Bear Express bat son plein.

Les membres de la Commission

R. Poulin – Président – Nipissing Ouest
(Du 19 avril 2000 au 2 juillet 2004

V. Monestime Belter – Commissaire – Mattawa
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004

W.P. Clement – Commissaire – Sudbury
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

S.L. Hacio – Commissaire – Thunder Bay
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

B. Hopkins – Commissaire – Tobermory
(Du 25 février 1998 au 2 juillet 2004)

R. Lamb – Commissaire – Matheson
(Du 30 juin 1996 au 2 juillet 2004)

P. Lamont – Commissaire – North Bay
(Du 31 juillet 2002 au 30 juillet 2004)

L. Richards – Commissaire – Timmins
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

R.J. Richardson – Commissaire – North Bay
(Du 30 juillet 1996 au 2 juillet 2004)
Décédé le 11 mai 2002

Les principaux administrateurs

R.F. Hains
Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

C.M. Boston
Vice-président
Stratégie de l'entreprise, Développement et Amélioration du service
(Nommé en mai 2002)

S.G. Carmichael
Vice-président
Transport ferroviaire

K. Donnelly
Vice-président
Finances et Administration

B.R. Wheeler
Vice-président
O.N.Telcom

R.M. Thompson
Avoca

1991 : Les opérations O.N.Telcom.

1999 : Le Station Inn, situé à Cochrane, Ontario.

2001 : Le Polar Bear Express a fait connaître les basses terres de la baie d'Hudson à plus d'un demi million de voyageurs.

1999 : Nouveau schéma des couleurs et des marques extérieures de cette locomotive d'O.N.Rail.

2001 : Modèle d'autobus Ontario Northland.

2002 : Siège social de Ontario Northland à North Bay.

LES ÉTATS FINANCIERS

Ontario Northland

Résumé de la situation financière

En 2002, la Commission de transport Ontario Northland a encouru des pertes de l'ordre de 4,8 millions de dollars par rapport à des pertes de 2,6 millions de dollars en 2001. Au total et avant toutes activités abandonnées, le produit d'exploitation s'est vu diminuer d'environ 13 millions de dollars sur douze mois, cette diminution étant imputable, en grande partie, au secteur des télécommunications. En raison surtout d'une baisse des dépenses, la diminution du produit d'exploitation se situe à un peu plus de 11 millions de dollars. Ce chiffre s'explique par la diminution du produit d'exploitation du secteur des télécommunications qui vient de terminer sa première année de concurrence interurbaine dans son territoire habituel. Les résultats nets provenant de l'exploitation d'activités abandonnées ont également connu une diminution, ces activités n'ayant été exploitées que pendant le premier trimestre l'année en cours.

Du point de vue non opérationnel, les dépenses ont augmenté de presque 2 millions de dollars, surtout à cause d'une hausse des amortissements, occasionné par un surcroît d'acquisitions au cours des quelques dernières années. Les gains provenant de la vente d'immobilisations ont connu une baisse de 500 000 $ suite à une réduction des activités dans ce domaine durant la dernière année. Les coûts reliés au Programme d'amélioration du service sont à la baisse d'environ 1,5 millions de dollars par rapport à 2001. Le ralentissement des activités dans ce secteur, en attendant les recommandations sur le procédé, aurait engendré décroissance progressive des dépenses.

Au bilan, le total de l'actif demeure essentiellement le même. Les baisses en matière de comptes à recevoir sont compensées par une augmentation de l'actif de prestations constituées et du fonds d'autoassurance, dont les primes ont fait l'objet d'une hausse au cours des dernières années. Du point de vue du passif et de l'équité, l'obligation découlant des prestations non liées à la pension et aux comptes à payer a augmenté. Cette augmentation a par ailleurs été compensée par la diminution des dettes à long terme et, bien sûr, de l'équité provenant des pertes pendant l'année en cours.

Les états financiers présentés dans ce rapport sont fondés sur les données disponibles au moment de sa préparation.

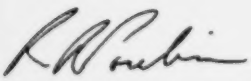
K. Donnelly, vice-président
Finances et Administration

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland veille à l'intégrité et à la présentation fidèle des états financiers consolidés et de tous les autres renseignements présentés dans le présent rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il va sans dire que la direction doit faire preuve d'un certain discernement et présenter la meilleure valeur estimée pendant la préparation des états financiers, surtout lorsqu'il est impossible de définir, en toute certitude et avant le prochain exercice, certaines transactions pouvant affecter la période comptable en cours. L'ensemble des renseignements présentés dans ce rapport annuel est conforme aux états financiers consolidés.

La Commission maintient divers systèmes de contrôle comptable interne en vue d'assurer, de manière raisonnable, l'exactitude et la fiabilité des renseignements fournis, la comptabilisation adéquate de l'actif et du passif, ainsi que la protection des éléments d'actif de la société.

Le comité de la vérification et des finances de la Commission a examiné les états financiers et ceux-ci ont été approuvés par le Conseil d'administration des commissaires. Ces états financiers, dont le rapport est présenté ci-après, ont de plus été vérifiés par le Vérificateur provincial de l'Ontario.



R.R. Poulin
Président du Conseil et chef de la direction intérimaire

Roy Hains
Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

North Bay, Ontario
Le 4 avril 2003

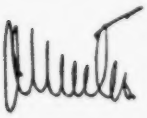
Rapport du vérificateur

À la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du Développment du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Ontario Northland Transportation Commission pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002, ainsi que les états consolidés des placements par la province de l'Ontario, des bénéfices non répartis et de l'évolution de l'encaisse pour l'exercice se terminant à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en nous fondant sur notre vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers consolidés. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers consolidés. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice se terminant à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.



J.R. McCarter, CA
Vérificateur provincial adjoint

Toronto, Ontario
Le 4 avril 2003

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

31 décembre	2002	2001
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Note 3)	**20 190 $**	21 733 $
Inventaire (Note 1)	**10 668**	11 875
Frais payés d'avance	**357**	236
	31 215	33 844
Fonds d'auto assurance (Note 2)		
- Valeur marchande 5 489 $; (2001 - 4 291 $)	**5 474**	4 176
Immobilisations (Annexe 1) (Note 1)	**256 963**	255 493
Activités abandonnées (Note 13)	**-**	1 524
Actifs au titre des prestations constituées (Note 4)	**131 530**	130 174
	425 182 $	425 211 $
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaire et découvert de banque (Note 3)	**17 248 $**	14 324 $
Créditeurs et frais courus	**23 537**	24 320
Versement sur la dette à long terme (Note 5)	**2 223**	2 111
Revenus reportés	**285**	208
	43 293	40 963
Activités abandonnées ((Note 13)	**-**	238
Provision pour fonds d'auto-assurance (Note 2)	**5 474**	4 176
Dette à long terme (Note 5)	**28 478**	30 771
Obligation au titre des prestations constituées (Note 4)	**53 720**	51 326
	130 965	127 474
Éventualités / Engagements (Note 8)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la Province de l'Ontario	**66 743**	65 414
Bénéfices non répartis	**227 474**	232 323
	294 217	297 737
	425 182 $	425 211 $

Approuvé au nom de la Commission:

Président du Conseil et chef
de la direction intérimaire

Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés

État consolidé du placement de la Province de l'Ontario

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Solde, début d'exercice		
Placement net en valeurs immobilisées	**16 465 $**	11 578 $
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5)	**48 949**	48 949
	65 414	60 527
Variations nettes pendant l'année		
Contributions de la Province de l'Ontario	**3 398**	5 047
Remboursements	**(1 426)**	-
Amortissement	**(643)**	(760)
	1 329	4 887
Solde, en fin d'exercice		
Placement net en valeurs immobilisées (1)	**17 794**	16 465
Placement net autre qu'en capital-actions	**48 949**	48 949
	66 743 $	65 414 $

(1) Du solde en fin d'exercice, $Nil (1 373 000 $ - en 2001) se rapportent à l'exploitation des Services maritimes, identifiés comme étant des activités abandonnées (voir note 13).

État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Revenus (Annexe 2)	**131 453 $**	144 959 $
Dépenses (Annexe 2)	**117 805**	129 394
	13 648	15 565
Autres revenus et dépenses d'exploitation		
Amortissement (Annexe 2)	**14 191**	12 904
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	**2 260**	2 233
Placement et autres revenus	**(44)**	-
Profit sur la vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(166)**	(697)
Dépenses nettes	**16 241**	14 500
(Perte) bénéfice avant les éléments suivants:	**(2 593)**	1 065
Coût du programme d'amélioration du service (Note 1)	**(2 309)**	(3 865)
Activités abandonnées (Note 13)	**53**	233
Perte nette pour l'exercice	**(4 849)**	(2 567)
Bénéfices non répartis, en début d'exercice	**232 323**	234 890
Bénéfices non répartis en fin d'exercice	**227 474 $**	232 323 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

État du flux de trésorerie consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Liquidités provenant des (utilisées par les)		
Activités d'exploitation		
Perte nette de l'exercice avant les activités abandonnées	**(4 902) $**	(2 800) $
Postes ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**14 191**	12 964
Profits sur la vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(166)**	(697)
Recouvrement des dépenses liées au régime de retraite et autres régimes	**2 681**	(1 315)
	11 804	8 152
Variation des postes hors liquidités		
Débiteurs	**1 543**	9 588
Inventaire	**1 207**	(2 074)
Frais payés d'avance	**(121)**	73
Créditeurs et frais courus	**(783)**	2 275
Revenus reportés	**77**	(138)
Activités abandonnées (Note 13)	**54**	251
	13 781	18 127
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	**(17 001)**	(22 878)
Produits de la vente d'immobilisations	**722**	1 145
Diminution des autres éléments d'actif	**(105)**	(107)
	(16 384)	(21 840)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 5)	**(2 181)**	(1 957)
Contributions de la province de l'Ontario	**3 398**	5 647
Emprunts bancaire et découvert de banque	**2 924**	1 465
Autres éléments de passif	**(1 538)**	(1 462)
	2 603	3 713
Variation des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	-	-
Espèces et quasi-espèces, en début d'exercice	-	-
Espèces et quasi-espèces, en fin d'exercice	**- $**	- $
Présentation d'information supplémentaire du flux de trésorerie: Intérêts payés au cours de l'exercice et inclus dans la perte nette	**2 260 $**	2 233 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Annexe des immobilisations consolidées
Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre			2002	2001
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur nette**	**Valeur nette**
Services ferroviaires				
Voies	206 561 $	75 490 $	**131 071 $**	126 517 $
Bâtiments	36 223	13 133	**23 090**	23 627
Équipement	75 346	36 495	**38 851**	40 967
Travaux en cours	2 353	-	**2 353**	1 225
Télécommunications				
Équipement	130 652	80 851	**49 801**	50 089
Bâtiments	3 760	1 665	**2 095**	2 097
Travaux en cours	844	-	**844**	2 146
Services d'autobus				
Autobus	8 975	3 672	**5 303**	4 839
Travaux en cours	-	-	**-**	510
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	294	**91**	101
Travaux en cours	264	-	**264**	32
Développement				
Terrains et bâtiments	5 345	2 795	**2 550**	2 693
Terrains détenus pour revente	650	-	**650**	650
	471 358 $	214 395 $	**256 963 $**	255 493 $

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 12)	62 929 $	63 091 $
Remboursement du gouvernement (Note 6)	19 927	14 529
Revenus d'exploitation	82 856	77 620
Dépenses d'exploitation	68 110	66 816
Bénéfice d'exploitation	14 746	10 804
Amortissement	7 116	6 622
Profit sur vente d'immobilisations	(87)	(76)
Intérêts débiteurs	1 769	1 877
Bénéfice d'exploitation	5 948	2 381
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 7)	37 745	56 745
Dépenses d'exploitation	35 387	47 200
Bénéfice d'exploitation	2 358	9 543
Amortissement	6 014	5 344
Perte sur vente d'immobilisations	1	-
(Perte) bénéfice d'exploitation	(3 657)	4 199
Services d'autobus		
Revenus de ventes	10 090	9 819
Dépenses d'exploitation	8 934	8 247
Bénéfice d'exploitation	1 156	1 572
Amortissement	528	514
Perte sur vente d'immobilisations	55	-
Bénéfice d'exploitation	573	1 058
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	124	146
Government reimbursement (Note 6)	73	65
Revenus d'exploitation	197	211
Dépenses d'exploitation	191	206
Bénéfice d'exploitation	6	5

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Contrats de services aériens		
Dépenses d'exploitation	-	263
Perte d'exploitation	-	(263)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	565	566
Dépenses d'exploitation	314	405
Bénéfice d'exploitation	251	163
Amortissement	49	107
Profit sur la vente d'immobilisations	(135)	(621)
Bénéfice d'exploitation	337	677
Administration		
Dépenses d'exploitation	4.869	6 259
Perte d'exploitation	(4 869)	(6 259)
Amortissement	484	577
Intérêts débiteurs	491	556
Perte d'exploitation	(5 844)	(6 992)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	111 453	130 365
Remboursement du gouvernement (Note 6)	20 000	14 594
Revenus d'exploitation	131 453	144 959
Dépenses d'exploitation	117 805	129 394
Bénéfice d'exploitation	13 648	15 565
Amortissement	14 191	12 964
Profit sur vente d'immobilisations	(166)	(697)
Intérêts débiteurs	2 260	2 233
(Perte) bénéfice d'exploitation (i)	(2 637) $	1 065 $

(i) Note: Les chiffres ci-dessus sont en vigueur avant les coût relatifs au programme d'amélioration du service (Note 1) et aux activités abandonnées (Note 13).

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre, 2002

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non-commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, d'autobus, et les télécommunications.

Continuité de l'exploitation

Ces états financiers ont été préparés en fonction d'une entité en pleine activité. Au 4 décembre 2000, la Commission acceptait les recommandations issues d'un Programme d'amélioration du service, exécuté par une firme de consultant indépendante. Le 13 décembre 2000, le Ministère du Développement du Nord et des Mines a accepté les recommandations de la Commission et a enjoint celle-ci d'entamer la mise en oeuvre de ces recommandations en deux étapes, dont:

La première étape, telle que stipulée par le ministre, comporte:

- la cession de O.N.Telcom
- la cession ou la location à bail du Cochrane Station Inn
- la réorganisation des exploitations maritimes de la C.T.O.N. (Owen Sound Transportation Company, Limited) en un organisme distinct, dont l'exploitation s'effectuerait à partir de Owen Sound (Note 13)
- des améliorations aux services d'autobus
- la mise en valeur des créneaux touristiques dans la région desservie par le Polar Bear Express

La deuxième étape, telle que stipulée par le ministre et entamée à l'été 2001, comporte:

- l'étude de diverses options pour la cession du service marchandises ferroviaire d'Ontario Northland et
- la diversification des modes de prestation du service des trains voyageurs Northlander, Little Bear et Polar Bear Express.

En date de la préparation des états financiers, la mise en oeuvres de ces mesures se poursuit. Par ailleurs, ces états financiers ne tiennent pas compte des ajustements requis aux éléments d'actif et de passif de la Commission, tels que les coûts de restructuration et la révélation appropriée découlant de la mise en oeuvre de l'une ou de plusieurs des mesures ci-dessus. A l'exception de Moosonee, les Services maritimes ont été cédés à la Province de l'Ontario par l'entremise d'une vente d'actions de la Owen Sound Transportation Company Limited, en date du 1er avril 2002. Ceci s'applique également à l'exploitation du traversier de l'île Pelée.

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre, 2002

Avantages sociaux futurs

Depuis le 1er janvier 2000, la Commission a adopté les recommandations du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut des Comptables Agréés, intitulé « Les avantages sociaux futurs ». Ces nouvelles recommandations ont été mises en oeuvre rétroactivement, sans redressement. Les bénéfices non répartis au début de l'exercice ont été redressés pour tenir compte de l'effet sur les exercices antérieurs.

Régime de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations qui reflètent le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont mesurés à la valeur marchande. L'actif au titre des prestations constituées ou l'obligation ainsi que les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction.

Autres régimes

La Commission offre à ses employés des avantages sociaux après la retraite, tels qui couvre l'assurance-vie de groupe, les soins de santé, l'assurance invalidité à long terme et l'indemnité d'accident du travail par l'entremise de régime à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles, la Commission comptabilise les avantages de la rémunération des travailleurs de cette façon. De plus, à titre d'employeur de categorie 2 en vertu du Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), la Commission reconnaît les avantages de la rémunération en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le WSIB pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges du régime de retraite et des autres régimes incluent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant des modifications du régime et des changements d'hypothèses ainsi que les gains ou pertes. Les gains ou pertes sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

Principes de consolidation

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit: Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Vacances

Les vacances ne sont pas courues, mais elles sont plutôt inscrites comme charge dans l'exercice où elles sont prises.

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre 2002

Reconnaissance du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination, ou lorsque la cargaison est transférée à un autre transporteur s'il y a plus d'un transporteur. Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode d'exercice. Les ajustements pour les revenus des appels interurbains sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable. (voir note 7)

Inventaire

À l'exception des rails usagés, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont présentées au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes :

Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Équipements de télécommunication	15 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais d'immobilisations destinées à des activités désignées - non commerciales - par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au surplus de l'investissement net en capital-actions (Province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du surplus d'investissement nets en capital-actions. (voir page 4)

Fonds d'auto-assurance

L'actif du fonds d'auto-assurance est présenté au coût d'acquisition.

Impôts sur le revenu

A titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées de l'impôts sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

Utilisations d'estimations

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui peuvent affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisées pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

1. État du Programme d'amélioration du service

Au cours de l'année d'exercice 2002, la Commission a poursuivi certaines démarches visant à mettre en pratique quelques-unes des recommandations du Programme d'amélioration du service. Parmi ces démarches, on compte le désinvestissement dans la Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), en date du 1er avril 2002, la réception et l'évaluation de propositions au sein des divisions des Services ferroviaires et des Télécommunications, ainsi que la mise en place d'un projet d'entreprise de la ISG (Internal Solutions Group). Au début de 2003, la Commission a proposé ses recommandations au gouvernement de l'Ontario y compris le ministre du Développement du Nord et des Mines pour son approbation. Puisque les conséquences de cette décision sont encore inconnues et que le pouvoir ultime pour implanter les recommandations revient au gouvernement de l'Ontario, ces états financiers ne présentent aucun ajustement ou l'information additionnelle requis pour les actifs et les passifs reliés aux divisions de Services ferroviaires et de Télécommunications si les recommandations sont approuvées.

En se conformant aux recommandations présentées au Programme d'amélioration du service, la Commission à encouru des frais de consultation et des frais légaux de 2309 000 $ (3 865 000 $ en l'an 2001) pour la mise en œuvre de ces recommandations pendant l'année. Si ces coûts ne sont pas compensés par le produit de déinvestissements futurs, la Commission entend faire une demande de remboursement de ces coûts auprès du ministère du Développement du Nord et des Mines. Aucune de ces deux options n'est certaine et par conséquent, ces coûts sont enregistrés comme une charge dans l'exercice où ils sont encourus. Le montant cumulatif dépensé depuis le commencement du Programme d'amélioration du service au cours de l'exercice 2000 est de 6 786 000 $.

2. Fonds d'auto-assurance

La Commission adopte une politique d'auto-assurance pour les dommages occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'auto-assurance comprennent une prime payée par la Commission au montant de 100 000 $, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des débentures du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 474 000 $ (2001 - 3 929 000 $) et la Commission a chargé un montant additionnel de 1 000 000 $ (2001 - 2 000 000 $) au fonds d'exploitation au cours de l'exercice.

Les obligations mentionnées ci-dessus comportent des taux d'intérêts annuels d'entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 1er juin 2003 jusqu'au 2 juin 2009.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

3. Marge de crédit

La Commission détient une marge de crédit auprès d'une banque à charte canadienne dont les intérêts sont calculés en utilisant le taux préférentiel moins 0,5 %. Le montant maximal autorisé par l'institution financière sur cette marge de crédit est 12 000 000 $. Vers la fin de l'année d'exercice 2001, la Commission négociait une nouvelle marge de crédit d'exploitation renouvelable de 5 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement. Ces facilités de crédit doivent être employées pour solder les comptes mensuels des Services ferroviaires. Parmi les prêts et découverts bancaires à la fin de l'exercice, on compte les prélèvements sur les marges de crédit d'exploitation de 17 000 000 $ (11 921 000 $ en l'an 2001). La garantie additionnelle au titre de l'entente de facilités de crédit avec la banque à charte canadienne constitue un compte à recevoir.

Au début de janvier 2002, la Commission négociait une nouvelle marge de crédit d'exploitation de 20 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement. Cette marge de crédit d'exploitation a été accordée à la Commission moyennant les conditions suivantes, stipulées dans l'entente : que les facilités de crédit supplémentaires servent à rembourser la demande de marge de crédit d'exploitation susmentionnée auprès de la banque à charte canadienne et qu'elles servent à financer les coûts du Programme d'amélioration du service. Le montant maximal de cette facilité de crédit a été augmenté de 2 000 000 $ à la fin de l'exercice 2002.

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre pour tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement des constitués de placements à long terme et immobiliers, de débentures corporatives et gouvernementales, lesquels sont choisis par des investisseurs professionnels.

Dans l'obligation au titre des prestations constituées, qui figure dans le passif, il y a les avantages reliés à la rémunération des travailleurs s'élevant à 12 608 000 $ (12 165 000 $ en l'an 2001). Ce montant provient des plus récents calculs actuariels fournis par l'Agence pour la santé et la sécurité au travail au 31 décembre 2001. L'évaluation au 31 décembre 2002 n'était pas disponible à la date de la préparation des états financiers. La direction est d'avis que le solde au 31 décembre 2002 ne comportera pas de différences significatives.

a. Actifs au titre des prestations constituées

	2002	2001
Obligations au titre des prestations constituées	**349 450 000 $**	336 934 000 $
Juste valeur des actifs des régimes	**407 558 000**	437 013 000
Surplus	**58 108 000**	100 079 000
Actifs au titre des prestations constituées - début d'exercice	**130 174 000**	124 724 000
Recouvrement	**1 251 000**	5 343 000
Cotisations	**105 000**	107 000
Actifs au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**131 530 000 $**	130 174 000 $

Notes to Consolidated Financial Statements

31 décembre 2002

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées

	2002	2001
Obligations au titre des prestations constituées	**42 047 000 $**	40 353 000 $
Juste valeur des actifs des régimes	**-**	-
Déficit	**42 047 000**	40 353 000
Passif au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	**51 326 000**	48 760 000
Dépense	**3 932 000**	4 028 000
Cotisations	**(1 538 000)**	(1 462 000)
Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**53 720 000 $**	51 326 000 $

c. Composantes de la charge nette de retraite (recouvrement)

	2002	2001
Coût des services rendus	**6 806 000 $**	6 652 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**21 978 000**	21 144 000
Rendement prévu des actifs du régime	**(30 912 000)**	(33 332 000)
Amortissement net pour l'exercice	**877 000**	193 000
	(1 251 000) $	(5 343 000) $

d.Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2002	2001
Coût des services rendus	**1 207 000 $**	1 458 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 725 000**	2 570 000
	3 932 000 $	4 028 000 $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	**6,50**	6,50
Taux d'actualisation - autres régimes	**6,75**	6,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	**7,25**	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	**4,00**	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	**4,50 % à 9,0 %**	4,50 % à 9,0 %

Notes to Consolidated Financial Statements

31 décembre 2002

5. Dette à long terme

	2002	2001
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	**2,374,000 $**	2,745,000 $
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du 1 janvier 2000, pour une période de 15 ans.	**16,358,000**	17,293,000
Prêt de de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	**10,809,000**	11,419,000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat.	**1,160,000**	1,425,000
	30,701,000	32,882,000
Moins - portion courante	**2,223,000**	2,111,000
	28,478,000 $	30,771,000 $

Pendant l'exercice financier 2001, la Commission a reclassé un emprunt non productif d'intérêts de 35 208 000 $ à la province de l'Ontario, sans modalités de remboursement précises, puis redressé les chiffres correspondants des exercices précédents et ce, pour être en accord avec la manière dont l'emprunt est présenté dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. En reconnaissance de l'aspect - prêt à des conditions de faveur - de l'entente, la province l'a classée à titre de placement en actions dans la Commission.

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à:

2003	2 223 000 $
2004	2 345 000
2005	2 471 000
2006	2 607 000
2007	2 750 000
Par la suite	18 305 000
	30 701 000 $

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

6. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. En 2002, le gouvernement provincial a entièrement dédommagé la Commission pour les pertes encourues sur le service de train de passager, lesquelles ont été constituées en grande partie par l'augmentation notée dans le tableau ci-dessous.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de train de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ sur une période de 5 ans, prenant fin en 2001. Une entente temporaire a été conclue en 2002 afin de renouveler l'entente initiale mentionnée ci-dessus aux mêmes conditions jusqu'en juin 2003.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants:

	2002	2001
De la province de l'Ontario:		
Chemin de fer - Services aux passagers et ligne de Moosonee	**17 427 000 $**	12 029 000 $
Services maritimes (Moosonee)	**73 000**	65 000
Activités abandonnées (Note 13)	**928 000**	1 570 000
	18 428 000	13 664 000
De Transport Canada:		
Opérations courantes	**2 500 000**	2 500 000
	20 928 000 $	16 164 000 $

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

7. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu un contrat d'utilisation avec Bell Canada permettant des échanges de service relativement aux communications passant par les réseaux de ces deux entreprises. Au cours de l'exercice 2002, les tarifs d'accès chargés par le Local Exchange Carriers sont provisoires d'une décision du CRTC vers la fin de 2001, et ils ne seront pas finalisés par le CRTC avant quelque temps en 2003. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tous rajustements de recettes ou de coûts, qu'ils soient positifs ou négatifs, doivent être comptabilisés pendant l'année où ils sont connus et estimables.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

8. Éventualités / Engagements

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 $ appliquée. En cas de pertes, une fois le montant établi, il pourrait être imputé aux opérations.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 $ a été présentée à l'Agence nationale de transport pour le remboursement partiel de la réduction de la valeur du matériel roulant associé aux trains de passagers. Ne pouvant pas, pour l'instant, déterminer la probabilité de succès de cette réclamation, nous n'avons pas comptabilisé la somme correspondante dans les présents états financiers.

La Commission a signé des contrats de location-exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, à l'équipement informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location-exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

9. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et de placements à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes à recevoir, d'emprunts bancaires et de découverts en banque, des comptes à payer et des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit.

10. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de retraite contributif de l'ONTC la somme de 296 000 $ (493 000 $ - 2001) en frais de soutien financier et administratif.

11. Données comparatives

Lorsque requis, les données des années précédentes ont été reclassées en vue d'être conformes aux données de l'exercice en cours.

12. Dépendance économique

Au cours de l'année 2002, 47 % des recettes de la division des Services ferroviaires (45 % en l'an 2001) provenaient de trois clients majeurs.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

13. Activités abandonnées

La Commission a mis en œuvre un des éléments de la Phase 1 des recommandations du Programme d'amélioration du service, soit la réorganisation de l'Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), filiale à part entière de la Commission. Cette réorganisation entrait en vigueur le 1er avril 2002, suite à la vente d'actions de la OSTC à la province de l'Ontario et ce, sans apport, gain ni perte pour la Commission. Les opérations de l'île Pelée ont de plus été assumées par la OSTC.

Les données financières choisies en rapport avec les Services maritimes sont les suivantes :

	2002	2001
Services maritimes (Owen Sound)		
Sales revenue	**2 000 $**	5 669 000 $
Remboursement du gouvernement (Note 6)	**928 000**	1 570 000
Revenus d'exploitation	**930 000**	7 239 000
Dépenses d'exploitation	**929 000**	7 302 000
Bénéfice (perte) d'exploitation	**1 000**	(63 000)
Amortissement	**1 000**	4 000
Bénéfice net (perte nette) d'exploitation	-	(67 000)
Services maritime (Pelee Island)		
Revenus de ventes	**583 000**	4 269 000
Dépenses d'exploitation	**530 000**	3 969 000
Bénéfice net (perte nette) d'exploitation	**53 000**	300 000
Bénéfices nets provenant d'activités abandonnées	**53 000 $**	233 000 $

Les actifs et passifs des Services maritimes au 31 décembre 2001 était les suivants:

	2002	2001
Actif à court terme	- $	40 000 $
Immobilisations	-	1 484 000
	- $	1 524 000 $
Passif à long terme inclu a l'obligation au titre des prestations constituées	- $	258 000 $

Les flux de trésorerie des Services maritimes sont les suivants:

	2002	2001
Activités d'exploitation	**54 000 $**	251 000 $
Activités d'investissement	-	-
Activités de financement	-	-

Rapport sur les employés dont le salaire excède 100 000$

31 décembre 2002

Nom	Poste	Salaire	Avantages sociaux imposables
R M Thompson	Avocat	125 133 $	809 $
S G Carmichael	Vice-président - Services de transport	122 772 $	809 $
B R Wheeler	Vice-président - O.N. Telcom	122 772 $	809 $
R S Hutton	Président intérimaire	116 544 $	755 $
S D Gowlett	Agent de train	114 376 $	112 $
K Donnelly	Vice-président - Finance et administration	112 046 $	732 $
M Marshall	Mécanicien	108 675 $	112 $
L Y Picard	Agent de train	108 666 $	112 $
B R Hofferd	Mécanicien	103 867 $	112 $
G Seguin	Mécanicien	102 864 $	112 $
D Church	Agent de train	102 250 $	112 $
D Wood	Mécanicien	101 657 $	112 $
B Lacharity	Agent de train	101 466 $	112 $
K O'Grady	Mécanicien	101 141 $	112 $

Préparé sous la Loi sur la divulgation des traitements dans le secteur Public, 1996